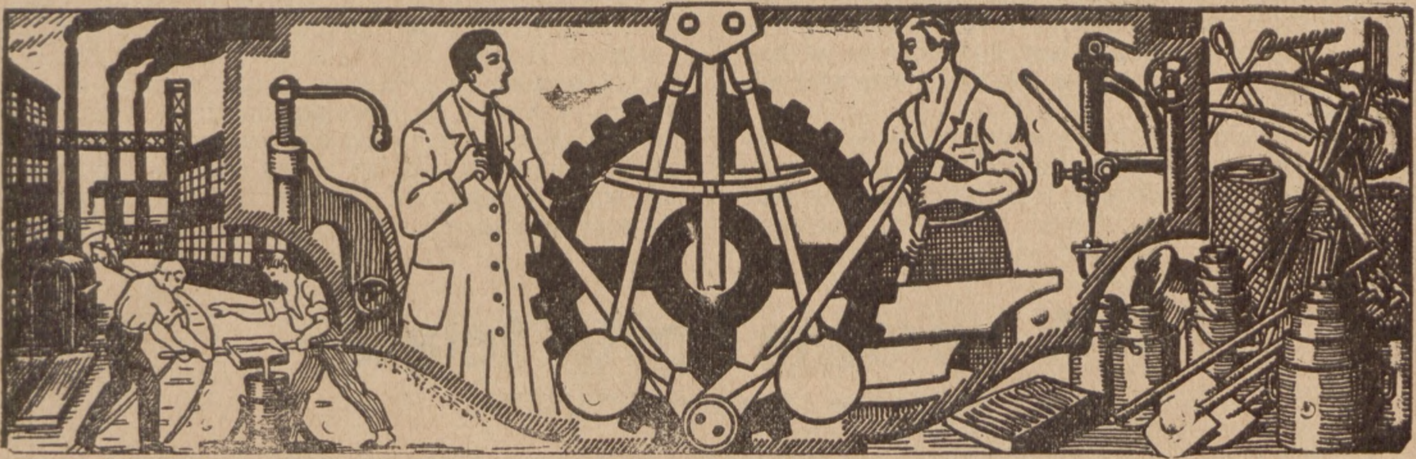
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" • „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" • „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 47 Poznań, 23 listopada 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAN, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Reforma działalności polskich placówek zagranicznych

W ramach celowej i planowej działalności sfer oficjalnych, zmierzającej ku poprawie naszego bilansu handlowego, zostało ostatnio dokonane wielkiej wagi posunięcie, dzięki opublikowaniu w ostatnim Nr. Dziennika Urzędowego M. S. Z. **zbioru nowych przepisów regulujących całokształt działalności gospodarczej placówek konsularnych i radców handlowych.** Od dłuższego już czasu domagano się tej reformy zarówno ze strony sfer gospodarczych jak i ze strony czynników oficjalnych, rozumiejących jej konieczność.

Myśli przewodnie, które kierowały twórcami nowej instrukcji, występują z całą jasnością i wyrazistością. Są niemi **dążność do skomercjalizowania działalności gospodarczej placówek, do dostosowania jej do konkretnych i aktualnych potrzeb życia gospodarczego,** przedewszystkiem w kierunku badania zagranicznych rynków zbytu dla towarów polskich i bezpośredniego nawiązywania kontaktu handlowego między eksporterem polskim a odbiorcą zagranicznym.

Wiąże się z tem dążność do odciążenia placówek zagranicznych z dotychczasowej zbędnej, o charakterze teoretycznym pracy gospodarczej w dziedzinie sprawozdawczej, a wreszcie **poprzez wszystkie postanowienia przebija myśl wysunięcia na pierwszy plan czynności naszych placówek konsularnych funkcyj o charakterze gospodarczym.** Ten kierunek komercjalizowania naszej służby zagranicznej należy uznać za idący w całej pełni po linji światowych tendencyj państwowych, co umożliwione zostało w polskiej służbie zagranicznej, dzięki uporządkowaniu funkcyj administracyjnych placówek konsularnych i liberalizowaniu przepisów paszportowo-wizowych.

Temu pierwszeństwu czynności gospodarczych daje wyraz M. S. Z. we wstępie instrukcji powiadając, że: **„w obecnej chwili uważa za zadanie pierwszorzędnej wagi uporządkowanie i spotęgowanie ekonomicznej działalności swych organów".**

Do celu tego dąży M. S. Z. organizując w Centrali czynniki kierujące i kontrolujące placówki w dziedzinie gospodarczej przez oddanie nadzoru nad niemi **referatowi ekonomiczno-finansowemu.** Dalej M. S. Z. **rozgranicza kompetencje konsulatów i radców handlowych** oddając konsulatom poszczególne interesy gospodarcze, zaś radcom handlowym sprawy gospodarcze o znaczeniu ogólno-państwowem. Wkońcu M. S. Z. reformuje dotychczasowy system działalności sprawozdawczej przez dostosowanie sprawozdań do konkretnych potrzeb życia gospodarczego niejako przez „uaktualnienie" ich. W tym celu **zniesiono całkowicie dotychczasowe raporty roczne,** które obciążały placówki nawałem prac, a polegały na żmudnem opracowywaniu na podstawach teoretycznych sytuacji gospodarczej terenów urzędowania placówek, a w miejsce tego **główny nacisk położony został na t. zw. sprawozdania bieżące,** mające przedstawiać poszczególne wydarzenia gospodarcze w miarę możności interesujące Polskę, w sposób możliwie szybki, jasny i z punktu widzenia praktycznego wyzyskanie ich dla nawiązania stosunków handlowych kraju z danym rynkiem zagranicznym.

Jeżeli uwzględnimy nadto, iż nowe przepisy rozszerzają znacznie działalność placówek w dziedzinie

czynności czysto handlowych, a więc nakazują placówkom badanie poszczególnych możliwości tranzakcyjnych, informowanie o nich zainteresowane sfery gospodarcze, inicjatywę w kierunku tranzakcyj handlowych, zalecają poparcie w kierunku tworzenia nowych przedsiębiorstw, badanie nowych dróg transport., współdziałanie w kierunku racjonalizacji finansowania wymiany z Polską itp. — to wówczas należycie zdamy sobie sprawę z wielkiego pożytku, jaki odnieść mogą sfery gospodarcze w następstwie zreorganizowania akcyj gospodarczych placówek.

Może dzięki tym nowym wytycznym działalności gospodarczej naszych konsulatów i dzięki znanej gorliwości naszych urzędów zagranicznych uda się niejednokrotnie przełamać trudności piętrzące się przed nawiązaniem kontaktu handlowego z zagranicą, a płynące z braku tradycji, przygotowania i znaczniejszych kapitałów obrotowych, naszych sfer gospodarczych.

Nie wątpimy, że dysponując obecnie coraz bogatszym i coraz praktyczniejszym materjałem, wewnętrzno-krajowe czynniki mające na celu podniesienie wywozu, jak przedewszystkiem Polsk. Inst. Eksportowy, Międzyministerjalna Komisja Eksportowa, Referat Ekonomiczno-Finansowy M. S. Z. i poszczególne związki gospodarcze uczynią ze swej strony wszystko w kierunku dalszego wyzyskania naszych bogatych możliwości wywozowych. Koniecznem jest jednak, by na ten apel, na ten zbiorowy wysiłek odpowiedziały zrozumieniem nasze sfery gospodarcze. *R. Battaglia.*

W sprawie zbytu żelaza

Działalność Syndykatu Polskich Hut

Kwestja usprawnienia metod sprzedaży i rozwinięcia celowej propagandy zbytu w naszej wytwórczości przemysłowej staje się zagadnieniem coraz większej wagi w życiu gospodarczem. Tak ważny ten problem omawia w „Gazecie Handlowej" Dr. Rudolf Beres, wysuwając przytem na pierwszy plan propagandę zbytu żelaza, którego spożycie w Polsce jest na głowę ludności bardzo nikłe. Z teorji i praktyki — pisze wspomniany autor — wiadomem jest, iż jednem z najważniejszych ogniw w programie racjonalizacji sprzedaży jest celowa propaganda zbytu, oparta na zasadach naukowych i dostosowana do ekonomicznych oraz psychologicznych warunków spożycia.

Bierność, jaka w tym kierunku doniedawna u nas panowała, ustępować poczyna energicznemu i świadomemu działaniu głównie wielkich organizowanych działów produkcji przemysłowej. Opinja ogółu nie docenia dotąd ogólnogospodarczego znaczenia działalności propagandowej naszego przemysłu i zamyka oczy na fakt, że dotychczasowe sukcesy konkurencji zagranicznej przy zdobywaniu naszego rynku w poważnej mierze przypisać należy szerokiemu stosowaniu przez nią nowoczesnych metod racjonalnej propagandy zbytu, zaniedbywanych dawniej przez polską wytwórczość. Wszak jest faktem niezbitym i znanym każdemu uważnemu obserwatorowi życia, że większość nowożytnych form reklamy towarowej, jak wielka propaganda prasowa, plakatowa i ogłoszeniowa, stosowanie filmu do celów reklamy sprzedażnej itp., zyskały u nas prawo obywatelstwa dopiero wobec skuteczności akcyj propagandowych, stosowanych przez zagraniczne koncerny czy fabryki, które pierwsze wprowadziły do nas tego typu metody propagowania, zwłaszcza artykułów masowych.

Problem nowożytnej propagandy zbytu, sam w sobie nader skomplikowany, posiada u nas specyficzne cechy dzięki odrębności naszej struktury ekonomicznej i odmienności układu społecznego. Konsumcja nasza jest dotąd mało zróżniczkowaną i wykazuje w odniesieniu do większości wytworów przemysłowych poziom znacznie niższy jak zagranica, co przejawia się przedewszystkiem w nikłem spożyciu żelaza na głowę ludności. W zasadzie nadaje się tedy konsumcja nasza w dużej jeszcze mierze do powiększenia i rozszerzenia przez budzenie i wywoływanie nowych wzgl. wzmaganie już istniejących potrzeb, które zaspokajać ma wytwórczość przemysłowa kraju, rozbudowująca się w tempie szybszem od spożycia.

Dla ogólnego schematu propagandy zbytu wyłaniają się stąd dwa zasadnicze kierunki pracy: dążenie do zastąpienia na istniejącym rynku spożycia wyrobów zagranicznych wytworami własnemi, powtóre wyszukiwanie i wytwarzanie dla naszej produkcji nowych warstw spożywców. Wobec niedostatecznego jeszcze uświadomienia naszej opinji o skuteczności działań propagandowych zgóry podnieść wypada, że owoce takiej roboty, nawet podejmowanej z całą energją i przy użyciu najlepszych metod działania, uwidoczniają się tylko powoli, a znajdują naturalne granice w możnościach gospodarczych i finansowych konsumenta. Równolegle też ze stosowaniem na większą skalę nowożytnej propagandy zbytu wysuwać się musi na jeden z pierwszych planów niedoceniana u nas kwestja ułatwienia i finansowania zbytu zajmująca w rosnącej mierze uwagę świata gospodarczego Zachodu.

Pomijając rozpowszechniającą się coraz bardziej propagandę indywidualną, uprawianą przez poszczególne przedsiębiorstwa wytwórcze czy handlowe, przeszło u nas kilka zorganizowanych działów wielkiej produkcji przemysłowej do uprawiania propagandy zbiorowej, opartej na podstawach naukowych i posługującej się wzorami zagranicy. Cukier, cement, cynk, nawozy sztuczne a ostatnio żelazo stają się przedmiotem świadomie kierowanych i na wielką skalę zakrojonych akcyj propagandowych, które poczynają wytwarzać własne, do rodzimych warunków dostosowane metody roboty i kładą pierwsze podwaliny pod gruntowne rozpoznanie psychologicznych właściwości naszego nabywcy towarowego.

O ile idzie o propagandę zbytu żelaza, stojącą ostatnio w ośrodku dyskusji, stwierdzić należy, iż rozszerzenie zastosowania żelaza i podniesienie cyfry jego spożycia, posiada wybitne znaczenie ogólno-gospodarcze, co nadaje całemu zagadnieniu podstawową wagę. Przejęcie zaś tej roboty przez Syndykat Polskich Hut Żelaznych daje wszelkie rękojmie, że praca ta prowadzoną będzie celowo i energicznie, jak cała działalność tej sprężyście kierowanej organizacji.

Za bardzo szczęśliwe uważać wypada koncentryczne ujęcie propagandy w Syndykacie, z oparciem o współdziałanie największych grup odbiorczych na czele z bogato rozczłonkowanym przetwórczym przemysłem metalowym, dalej z budownictwem, komunikac., rolnictwem, górnictwem itp.

Ścisłe stosunki Syndykatu z temi grupami gospodarczemi, oraz ich organizacjami umożliwią skuteczną współpracę na zasadach specjalizacji fachowej oraz ułatwią przenikanie nowych idei i haseł do najbardziej zainteresowanych warstw konsumentów.

Ułożenie szczegółowego planu tej pracy propagandowej wymaga bardzo gruntownych studjów i przeprowadzenia szeregu żmudnych robót przygotowawczych. Z ogólnego widzenia podnieść należy, iż program pracy winien dużo uwagi poświęcić: 1) zbieraniu i utrzymywaniu ewidencji oraz szczegółowej analizie zjawisk w dziedzinie konsumcji, 2) działalności uświadamiającej dla zużytkowania wyników pierwszej grupy robót, 3) pomocy organizacyjnej dla przeprowadzenia konkretnego wyniku odnośnych akcyj, wreszcie 4) samej technicznej robocie propagandowej, zarówno w zakresie własnym, jak pośrednio drogą obmyślania schematu i układaniu wzorów dla dalszych elementów aparatu odbiorczego.

Nakreślone wyżej główne działy pracy grupować się winny równolegle do podstawowych dwóch zadań propagandy:

a) rugowania przywozu zagranicznego i zastępowania go własnemi wytworami.

b) zwiększanie zbytu w tych gałęziach spożycia, które obecnie już konsumują żelazo, a zdolne są powiększać jego stosowanie.

Jakkolwiek metody tego typu robót propagandowych posiadają już swe tradycje, wymagać będzie urzeczywistnienie ich na naszym terenie wiele inicjatywy oraz bardzo żmudnych dochodzeń i studjów zarówno praktycznych jak teoretycznych. Większość zjawisk da się u nas poznać i ująć dopiero drogą specjalnych ankiet, dla wielu celów wypadnie stwarzać nowe formy publikacji, robota sama sięgnąć będzie musiała niejednokrotnie do podstaw świadomości ogółu drogą współdziałania z szkolnictwem zawodowem i t. d.

Struktura organizacyjna najważniejszych kół odbiorców żelaza i wyrobów żelaznych nastręcza również wiele trudności przy stosowaniu projektowanych metod propagandy. Stąd większy jak gdzieindziej nacisk położyć wypadnie na samą robotę organizacyjną, zastępując niedość żywotną inicjatywę samych zainteresowanych czynników.

Nieco o metalografji

Metalografja należy do nowszych działów nauki współczesnej. Dla rozwoju przemysłu metalowego jest ona bardzo ważną, gdyż ułatwia zastosowanie odpowiedniego materjału do danej roboty. Ważne swoje zadanie wypełnia metalografja, określając właściwości fizyczne, mechaniczne i chemiczne danego metalu, przyczem nie ogranicza się ona jedynie do teorji, ale jest bardzo pomocną w praktyce codziennej.

Dotychczas metalografja wydała już bardzo poważne wyniki praktyczne. Wyniki te zobrazował w jednym z tegorocznych zeszytów „Przyrody i Techniki" prof. Krakowskiej Akademji górniczej inż. Łoskiewicz.

1. Jak wiadomo, żelazo i stal rdzewieją. Dzięki jednak wskazówkom metalografji znamy obecnie żelaza, które nie rdzewieją: stal nierdzewiejącą, stopy żelaza z niklem, chromem.

2. Żelazo, które w zależności od temperatury występuje w rozmaitych odmianach alotropowych, jest silnie magnetyczne (ferromagnetyczne) przy temperaturach poniżj 906° (odmiana a), zaś powyżej tej temperatury (odmiana B) jest niemagnetyczne. Stal, która jest stopem żelaza z węglem, traci swe magnetyczne właściwości przy temperaturach niższych (zależnie od ilości dodanego węgla), ale w każdym razie nie niższej od 721°. Otóż przez stopienie żelaza z pewną ilością niklu (który również jest ferromagnetyczny przy temperaturach poniżej 320°) możemy otrzymać stop. nieposiadający właściwości magnetycznych nawet przy niskich temperaturach.

3. Znamy z drugiej strony stopy, posiadające właściwości silnie magnetyczne, pomimo że żaden z metali, wchodzących w skład stopu, nie jest magnetycznym, np. niektóre stopy miedzi z manganem i glinem.

4. Wszystkie prawie ciała, a więc metale i stopy, przy nagrzewaniu rozszerzają się, a przy oziębianiu kurczą. Obecnie znamy stopy np. inwar (stop żelaza z niklem), którego wymiary praktycznie nie zmieniają się pod wpływem temperatury co umożliwia sporządzanie dokładnych jednostek miary (np. wzorce metrowe).

5. Przewodnictwo elektryczne metali i stopów zmniejsza się przy nagrzewaniu, a przy oziębianiu zwiększa, znamy jednak teraz stopy, których przewodnictwo podlega bardzo małym wahaniom.

6. Stapiając parę metali razem, możemy czasem znacznie obniżyć temperaturę topienia, tak np. stop Lipowitz'a topi się przy 60—70°, chociaż najniżej topliwy składnik tego stopu (cyna) topi się przy 231,8°. Łyżeczka z takiego stopu roztopiłaby się w gorącej herbacie.

7. Mechaniczne właściwości metali czystych, jak już zaznaczyłem, wahają się w bardzo wąskich granicach. Lecz przez stopienie z innemi metalami lub metaloidami (t. j. pierwiastkami niemetalicznemi) możemy znacznie zwiększyć wytrzymałość na rozerwanie, twardość itd.

Tak np. żelazo czyste posiada wytrzymałość na rozerwanie równą 30 kg. na mm² (to znaczy, że drut o przekroju 1 mm² średnica trochę więcej niż 1 mm. — mógłby utrzymać bez rozerwania ciężar około 30 kg.), podczas gdy stal może utrzymać obciążenie

W dniu 17 listopada r. b. zakończył życie w Poznaniu

† Ś. P.

Profesor Inżynier

Olech Stelmachowski

Członek Rady Nadzorczej naszej Spółki.

Zmarły był wzorem cnót obywatelskich, a jako przemysłowca cechowały Go twórczy umysł, nieprzeparta wola i szlachetność charakteru.

Rada Nadzorcza i Zarząd
Zjednoczonych Fabryk Portland-Cementu FIRLEY Sp. Akc.

do 140 kg. na mm², zależnie od zawartości węgla (ale nie więcej jak około 1:2%). Wytrzymałość ta może być dalej zwiększana przez zgniot albo przez termiczną obróbkę (hartowanie, odpuszczanie, wyżarzanie). Tak samo przez stopienie glinu z odpowiedniemi ilościami miedzi, manganu i magnezu (razem około 5%) można zwiększyć jego wytrzymałość z niecałych 8 kg. na mm² do 24 kg. na mm².

Dalej przez hartowanie i żarzenie oraz zgniot można zwiększyć tę wytrzymałość do 60 kg. na mm². Tego rodzaju stop „Duralumin" pozwolił urzeczywistnić budowę sztywnych okrętów powietrznych, lżejszych od powietrza (Zeppeliny), ponieważ waży 2,8 razy mniej od stali a posiada wytrzymałość zbliżona do wytrzymałości stali.

Te lekkie stopy znajdują obecnie coraz większe zastosowanie w budowie aparatów lotniczych, samochodów i innych środków lokomocji.

8. Wiadomem jest, że stal zahartowana posiada znaczną twardość, lecz taka stal po nagrzaniu powyżej 200° traci szybko swą twardość. Otóż obecnie znamy stale, które przy nagrzaniu nawet do ciemnoczerwonego koloru (około 600°) posiadają jeszcze bardzo znaczną twardość. Są to tak zwane stale szybkokotnące i zawierają większe lub mniejsze ilości wolframu, chromu i innych metali. Nazwa „szybkotnące" została im nadana z powodów następujących. Noże przy tokarniach, na których mechanicznie obrabia się metale, rozgrzewają się bardzo szybko podczas pracy. Noże ze zwykłej hartowanej stali pozwalały pracować na tokarniach tylko z małą szybkością cięcia, aby ostrze noża nie rozgrzało się powyżej 200° i straciło twardości. Przy zastosowaniu noży ze stali szybkokotnącej można pracować znacznie szybciej, ponieważ ostrze traci twardość dopiero przy nagrzaniu powyżej 600°

Ukraiński przemysł metalurgiczny

W Dniepropietrowsku znajdują się obecnie fabryki im. Dzierżyńskiego, Liebknechta, Piotrowskiego i Lenina, które stanowią główne ośrodki surowców, dostarczanych dla fabryk produkcji szyn i części taboru kolejowego, znajdujących się w Briańsku i w Kołomnie. Ostatnio robotnicy tych fabryk zwrócili się do Związku Robotników metalistów dniepropietrowskich z żądaniem podniesienia za wszelką cenę jakości produkcji, gdyż surowiec dostarczany z miesiąca na miesiąc staje się gorszy. Tak np. szyny wypuszczane przez fabryki Jugostali muszą być zmieniane już po upływie dwóch lat, zamiast gwarantowanych 10-ciu. Na moskiewsko-białorusko-bałtyckiej linji od 1 października 1928 r. do 1. 4. 1929 r. zarejestrowano przeszło 400 wypadków konieczności zmiany szyn Jugostali, położonych 1927—1928 r. Podobna sytuacja ma miejsce i z bandażami, które pasiadają cały szereg ukrytych defektów: próżni, wewnętrzne pęknięcia, zanieczyszczenie piaskiem. Podobne bandaże zużywają się już po bardzo krótkim przeciągu czasu, przyczem zdarcie dochodzi do 6 mm. Komisja odbiorcza NKPS. w. r. 1927—1928 zdyskwalifikowała przeszło 36.000 ton produkcji metalurgicznej, przyczem 50% tej produkcji zdyskwalifikowano wskutek niedostatecznej jakości dostarczonego przez dniepropietrowskie fabryki surowca. Wskutek podobnej jakości produkcji fabryki Briańska i Kołomiejska mają w ciągu roku w dziale wyrobu szyn 15—35% braku, a w dziale produkcji bandaży 25 do 40%. Niemniej poważnym defektem w dzisiejszym przemyśle metalurgicznym Ukrainy jest podnosząca się z dniem każdym wysokość własnej kalkulacji.

Rynek żelazny w październiku

Niepomyślna sytuacja, panująca na rynku żelaznym od dłuższego czasu, w październiku również nie uległa poprawie. Zamówienia wynosiły tylko 34 000 ton, wobec 79 438 ton w tym samym okresie ub. roku. Spadek wpływu zamówień obracał się w granicach 20—25 proc. Zamówienia rządowe wynosiły zaledwie **3000 ton.**

Z wzrostu protestów wekslowych wynika, że na rynku pieniężnym nastąpiło dalsze zaostrzenie sytuacji finansowej.

Półwyroby: Niezmiernie niski poziom wpływu zamówień zeszłego miesiąca w tym dziale, nie doznał w miesiącu sprawozdawczym żadnej poprawy, lecz przeciwnie, jeszcze się obniżył.

Żelazo formowe: Wpływ zamówień na ten artykuł spadł bardzo znacznie, ze względu na ukończenie sezonu budowlanego.

Walcówka: W tym zakresie zamówienia utrzymały się mniejwięcej na poprzednim poziomie.

Blachy grube: Także zamówienia na ten artykuł nie doznały w stosunku do poprzedniego miesiąca żadnych większych zmian.

Blachy cienkie: W tym dziale spadły zamówienia do poziomu katastrofalnie niskiego.

Lekki materjał nawierzchni kolejowej: Zamówienia w tym dziale utrzymują się nadal na bardzo niskim poziomie.

Materjał nawierzchni kolei normalnotorowej: Zamówienia na powyższe materjały również i w tym miesiącu pozostały w minimalnych granicach. Prowadzone od szeregu tygodni pertraktacje z Ministerstwem Komunikacji w sprawie uzyskania nowych większych zamówień na materjał nawierzchni kolejowej, narazie nie zostały zakończone pomyślnie tak z powodu trudności budżetowych, jak też wskutek żądania przez Ministerstwo Komunikacji zbyt długich kredytów.

WKRĘTKI DO DRZEWA (HOLCŚRUBY)




BARDZO

TANIO



8176

POLECA

BENJAMIN KORNFELD

Warszawa, Graniczna 8.

Adres telegr.: BENKOR, WARSZAWA

TELEFONY Nr.Nr. 509-46 i 193-99

Surówkę lejarską

o następującej analizie

N. 0	3- 4%	0,75-1,25%	0,4-0,7%	do 0,03%
N. 1	2,3- 3%	„ „	„ „	0,04%
N. 2	1,7-2,3%	„ „	„ „	0,05%
N. 3	0,5-1,7%	„ „	„ „	0,08%

produkcji hut

„Częstochowa i Katarzyna"

polecają

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze Sp. Akc.

Sosnowiec.

7705

Franciszek Wagner i S-ka

Zakłady Mechaniczne i Fabryka Tlenu

Łódź, ulica Żeromskiego 94

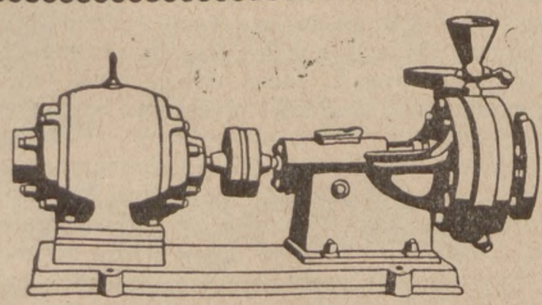


RURY ŻEBROWE

kutożelazne o długościach do 6 metrów.

Rejestry z rur żebrowych.

8234



3240

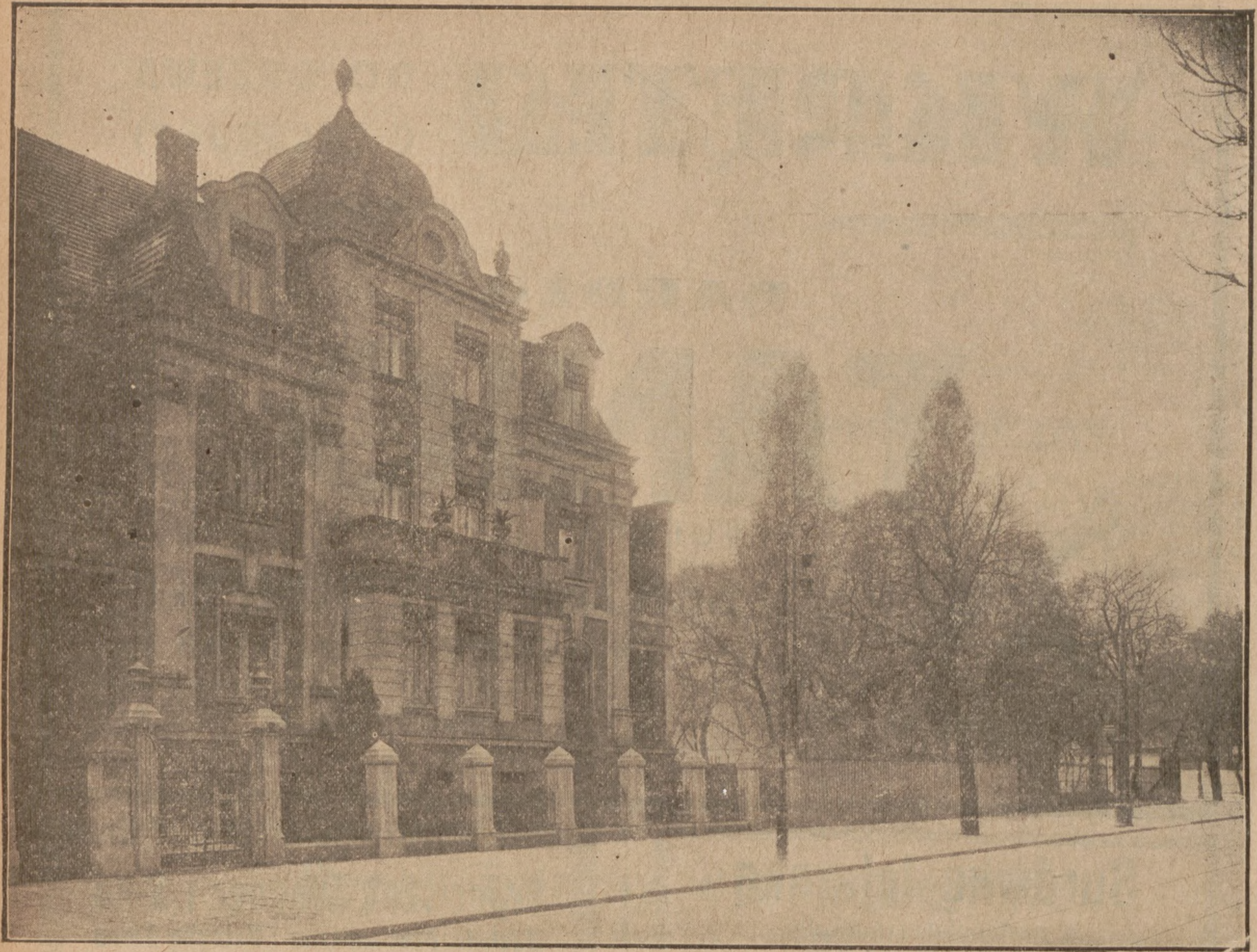
POMPY ODŚRODKOWE

dla każdego rodzaju cieczy i każdą wydajność dostarcza:

Fabryka Maszyn Górniczych, Katowice-Załęże



7287



Własne ognisko Kupiectwa Polskiego
w Poznaniu

Sprawa „Domu Kupiectwa Polskiego" wyłoniona nie w projekcie lecz w gotowym czynie pierwszego zaczątku w Stowarzyszeniu Kupców Chrześcijańskich w Poznaniu za czasów prezesury p. F. Lisieckiego i kontynuowana z wytrwałością przez następnego prezesa p. Władysława Majewicza a przekazana z urzędu Związkowi Towarzystw Kupieckich, poza nabytą już uprzednio przed kilkunastu laty posesją przy ulicy Zwierzynieckiej i Gajowej, doczekała się dalszej realizacji. Dążenie posiadania własnego „Domu Kupiectwa Polskiego" posunęło się w tych dniach o poważny krok naprzód.

Od soboty, 26 października 1929 Związek Towarzystw Kupieckich w Poznaniu jest właścicielem imponującego gmachu przy ulicy Zwierzynieckiej, przyległego doń ogrodu i parceli, nabytego drogą kupna od dotychczasowego właściciela p. radcy Wleklińskiego, senjora Korporacji Kupieckiej i obywatela dobrze znanego i poważanego w sferach przemysłu oraz kupiectwa dzielnicy wielkopolskiej.

Na ważny ten objekt zwrócił uwagę zarządowi Związku p. Władysław Ziętek, który dla dobra organizacji kupiectwa niejedne już położył zasługi.

W „Domu Kupiectwa Polskiego" znajdą pomieszczenie biura Związku, znów otworzy podwoje swoje „Resursa Kupiecka", która stanie się miejscem zbornem kupców poznańskich i zamiejscowych, tu we własnych, choć narazie może jeszcze szczupłych lokalach odbywać się będą obecnie wszelkie organizacyjne zebrania i stąd płynąć będzie zdrowa myśl i inicjatywa dla nadawania handlowi polskiemu szerszego polotu i rozmachu.

Nie ulega wątpliwości, że po dobrym zaczątku, w miarę, jak na to zezwolą pomyślniejsze warunki gospodarcze, następować będzie dalsza realizacia projektów, że obok nabytego domu stanie odpowiedni gmach, który będzie zaspokojeniem dalszych potrzeb i życzeń, świadcząc nazewnątrz o wzroście potęgi i wpływów kupiectwa oraz handlu polskiego.

Oby czyn dzisiejszy, doznając dalszego usilnego poparcia przez ogół zrzeszonego kupiectwa, wyrósł w okresie najbliższym na dawno pożądane wielkie dzieło.

G.

Samowystarczalność Polski w kilku działach przemysłu komunikacyjnego

Uwidocznienie świetnego rozwoju naszego przemysłu komunikacyjnego na przyszłorocznej Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, będzie niewątpliwie naszą chlubą i przyczyni się wydatnie do wzmożenia eksportu wyrobów tego przemysłu zagranicę.

Już dziś, w przeciwstawieniu do stanu rzeczy z przed kilku lat zaledwie, gdy import zagraniczny w znacznej mierze obsługiwał jeszcze potrzeby naszego kolejnictwa, możemy podnieść z uznaniem fakt, że nasze Ministerstwo Komunikacji pokrywa potrzeby tegoż kolejnictwa nieomal w całości wyrobami przemysłu krajowego. Dowodem tego jest kolejowy tabor parowozowy i wagonowy P. K. P., *dostarczany całkowicie przez fabryki krajowe.*

Dowodem samowystarczalności Polski w tych właśnie działach przemysłu komunikacyjnego jest fakt, że po dostarczeniu w ciągu ostatnich 10 miesięcy Ministerstwu Komunikacji około 3 000 wagonów osobowych i towarowych, wytwórnie nasze posiadają jeszcze w zapasie znaczną ilość wagonów i najprzedniejszego gatunku parowozów, które mogłyby być przeznaczone na eksport.

Udział krajów zamorskich w Międzynarodowych Targach w Poznaniu

Propaganda zagraniczna Międzynarowych Targów w Poznaniu zakreśla coraz szersze kręgi, obejmując nietylko państwa europejskie, wzgl. Bliskiego Wschodu, lecz również i dalsze kraje zamorskie. Już w ubiegłych Targach w r. 1928 brała czynny udział między innemi, Brazylja, która była reprezentowana przez Państwowy Instytut Kawowy w San Paulo. Na przyszłe Międzynarodowe Targi w Poznaniu, które odbędą się od 27 kwietnia do 4 maja 1930 r., Dyrekcja Targów, przy współpracy Polsko-Amerykańsko-Łacińskiej Izby Handlowej w Warszawie poczyniła starania, celem pozyskania udziału państw Ameryki Łacińskiej — Brazylji, Argentyny, Chili, Peru, Meksyku. Rezultaty tych starań zostały uwieńczone dobrym skutkiem, a mianowicie już obecnie Dyrekcja Targów otrzymała zawiadomienie ze sfer miarodajnych o oficjalnym udziale Peru i Meksyku w przyszłych Targach Poznańskich.

Udział tych państw przyczyni się niezawodnie do nawiązania bezpośrednich stosunków polskiego przemysłu i kupiectwa z temi krajami, stanowiącemi obszerny rynek zbytu dla naszych wyrobów przemysłowych, jak również źródła bezpośredniego nabycia od producenta surowców, niezbędnych dla rozwoju naszego przemysłu.

Wystawa Ruchoma Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego

Wystawa Ruchoma Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego rozwija coraz żywszą działalność, budząc dla siebie żywe zainteresowanie u społeczeństwa. Zarząd Wystawy Ruchomej podaje do wiadomości dane, dotyczące ilości zwiedzających Wystawę podczas ostatnich postojów w Lidzie i Baranowicach:

miejscowość	dni postoju	ilość mieszkańców	zwiedzających ogółem	w tem zorgan. wycieczek
Lida	6	13.401	4.537	2.327
Baranowicze	8	28.101	3.148	987

W Lidzie wydano dwa, zaś w Baranowiczach jeden numer „Wiadomości Wystawowych", które bezpłatnie rozdawano zwiedzającym.

Dnia 8 bm. zamknięto Wystawę w Bielsku Podlaskim, gdzie zainteresowanie było dość słabe.

Nast. postoje będą w Augustowie (10.—13. 11. Budynek Kasy Skarbowej, Łomży (17.—24. 11. Bursa Szkoły Mierniczej), Słoninie (28. 11. — 5. 12. Dom Ludowy) i w Piotrkowie (10.—12. 12.).

WIADOMOŚCI Z BRANŻY

INWESTYCJE HUTY POKOJU W NOWYM BYTOMIU.

Zarząd Huty Pokoju zamierza podobno przeprowadzić w najbliższym czasie poważniejsze inwestycje kosztem 60 miljonów złotych. Inwestycje te mają na celu ulepszyć i podnieść obecną produkcję. W związku z tem Huta Pokoju nie będzie płaciła w ciągu najbliższych 5 lat żadnej dywidendy.

EUROPEJSKI KARTEL BUDOWY WAGONÓW, BEZ UDZIAŁU POLSKI.

Rokowania w sprawie utworzenia międzynarodowego kartelu budowy wagonów kolejowych są na ukończeniu. Wspomniana akcja ma objąć całą produkcję wagonową Niemiec, Austrji, Francji, Włoch, Belgji, Węgier, Szwajcarji i Czechosłowacji. Poza kartelem pozostanie natomiast przemysł wagonowy Anglji, a to wobec zupełnego rozbicia jakie tam pod tym względem panuje. Kartel dotyczyć jednak będzie tylko eksportu, gdy natomiast rynki wewnętrzne każdego z interesowanych państw nie będą nim objęte.

Zwraca uwagę okoliczność że doniesienie powyższe nie wymienia Polski w liczbie kontrahentów.

CENTRALA ZWIĄZKÓW HURTOWNIKÓW ŻELAZA W POLSCE.

Dnia 4 bm. ukonstytuowała się w Katowicach nowa organizacja gospodarcza pod nazwą Centrala Związków Hurtowników Żelaza w Polsce z prezesem p. inż. Mieczysławem Kubińskim z Warszawy, wiceprezesem p. Liebeskind, a dyrektorem p. inż. Ślesińskim na czele.

Centralny Związek Hurtowników Żelaza przyczyni się niewątpliwie do skonsolidowania handlu żelazem i uzdrowienia stosunków w tej dziedzinie.

Drogą skontyngentowania dostaw i racjonalnego rozdziału kontyngentu między poszczególne zrzeszenia ,należące do centrali doprowadza akcja ta w ścisłem porozumieniu z syndykatem Polskich Hut Żelaza do odpowiedniego zorganizowania rynku krajowego a zgodna współpraca 3 związków hurtowników wzmocni ją i uodporni od wahań konjunktury.

Biura Centrali związku hurtowników żelaza mieszczą się przy ul. Dworcowej 9.

ZNIŻKA CENY BLACHY CYNKOWEJ W NIEMCZECH.

Niemiecki Związek Walcowni Blachy Cynkowej (Zinkwalzwerksverband) obniżył z ważnością od 7 listopada cenę zasadniczą blachy cynkowej o 2 marki na 100 kg.

KONCENTRACJA W PRZEMYŚLE HUTNICZYM W BELGJI.

Od pewnego czasu toczą się pertraktacje między zarządami hut belgijskich w celu utworzenia koncernu. Sytuacja w belgijskim przemyśle hutniczym nie jest najlepsza.

NOWY KRUSZEC O ŚWIETNYCH WŁAŚCIWOŚCIACH.

Po różnych doświadczeniach udało się wyprodukować nowy metal zwany beryljum którego zastosowanie może wywołać zupełny przewrót w przemyśle o ile będzie go można dostarczyć w dostatecznej ilości. Od stali jest on dwa razy wytrzymalszy, a przytem dwa razy iżejszy nawet od glinu (aluminjum); jest tak twardy, że można nim z łatwością ciąć szkło. Te wielkie zalety nowego metalu uwydatniają się w całości, gdy się dowiemy, że motor z tego metalu o sile 400 koni jest tak lekki iż człowiek mógłby go podnieść z łatwością.

IMPORT - EKSPORT

(h) Firmy niemieckie pragną eksportować do Polski wzgl. oddać przedstawicielstwo na następujące artykuły: maszyny budowlane, dźwigi, wyroby metalowe, wozy przyczepne do samochodów ciężarowych, kompletne urządzenia i maszyny dla przemysłu górniczego, hutniczego, chemicznego, zakładów potasowych i t. d. rafję, żelazo i wyroby żelazne, urządzenia dla cukrowni. Wszelkich bliższych informacyj, dotyczących ofert powyższych firm niemieckich udziela związek: „Deutscher Wirtschaftbund für Polen, E. V." Breslau 1, Wallstr. 2, za uiszczeniem opłaty manipulacyjnej w wysokości 2 zł. w znaczkach pocztowych.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się za zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 4981. firmy, która może dostarczyć aparat do roztapiania metali, oryginalny szwedzki Sieverta model Aequator Nr. 70.

Nr. 5001. firm, które mogą dostarczyć wzory ogrodzeń, balkonów, nagrobków itd.

Nr. 5009. firmy, dostarczającej części do samochodów a specjalnie supervulc.

Nr. 5045. firmy, dostarczającej rysunki i wzory do robienia bram, balkonów itp.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas".

Nr. 5084. firmy, mającej zastępstwo na samochody „Hanomac" i „Opel".

Nr. 5097. firmy, dostarczającej pocynowane bandówki 10×0,20 mm. w rolkach.

Nr. 5124. firmy, dostarczającej sztance do wycinania różnych form z papieru, tektury i cieńkiej blachy.

Nr. 5130. firmy, mającej zastępstwo na taśmy stalowe do maszyn krawieckich.

Nr. 5133. firmy, dostarczającej maszyny do produkowania plomb ołowianych.

Nr. 5138. Mamy większe zapotrzebowanie na listwy metalowe, służące do obramowania kalendarzy ściennych, w większych rozmiarach.

Nr. 5139. firmy dostarczającej „Ordo" do samochodów przekładka między dętką a oponą.

Nr. 5140. fabryki, dostarczającej galwanizowany drut 0,7 i 0,8 średniej twardości do fabrykacji łóżek metalowych i materaców.

Nr. 5141. firmy, dostarczającej śrubki do drzewa i montażowe, niklowane dług. od 5—35 mm.

Nr. 5142. dostawców szkła organicznego fabrykatu „Jubar".

Nr. 5146. firmy, dostarczającej urządzenia do fabrykacji łóżek żelaznych, jak maszynę do gięcia rur, robienia sprężyn łańcuszkowych i t. d.

Nr. 5147. firmy wyrabiającej maszynki do wyrobu muchołapek.

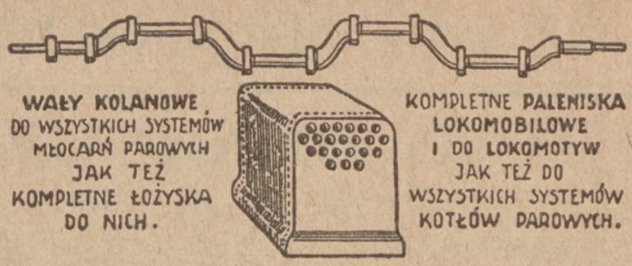
Nr. 5150. firmy, wyrabiającej młynki 3 walcowe z walcami porfirowemi o wymiarach około 90×250 do przecierania farb na poped motorowy.

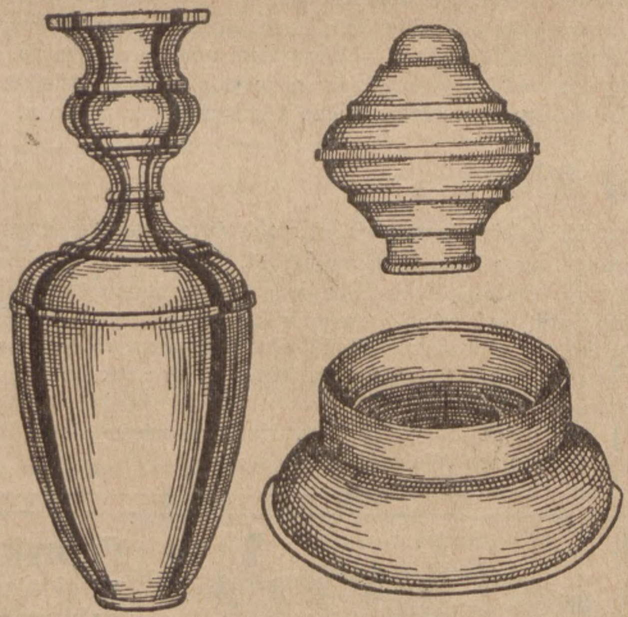
Nr. 5151. firm krajowych, wyrabiających armaturę wodociągową, gazową i t. d.

Nr. 5148. środka do spawania aluminjum i metali.

Nr. 5152. sposobu wytwarzania okucia kauczukowego do sznurówek i zarazem o wskazanie krajowego z tą produkcją związanego źródła zakupu surowca.

Nr. 5161. fabryki, dostarczającej galwanizowany drut 0,7 i 0,8 w długich żyłach i drut cynk. 3,4 mm, twardy.

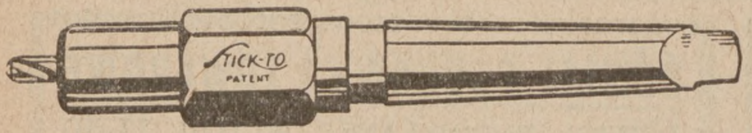




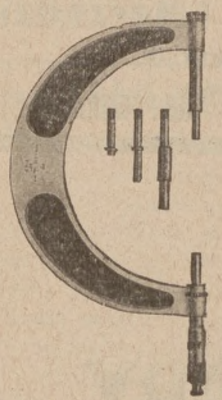
Z życia placówek przemysłowo-handlowych

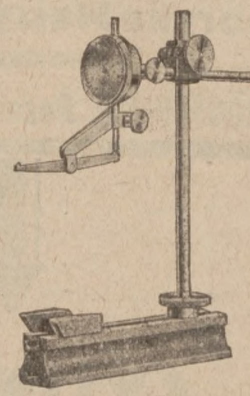
„Be-Te-Ha" Warszawa, pl. Trzech Krzyży 3

Istnieje jeszcze znaczniejsza ilość różnych maszyn precyzyjnych, przyrządów i aparatów, których bądźto w kraju nie wytwarzamy, lub produkcja ich jest niedostateczną i dlatego potrzeby rynku uzupełniać musimy dostawami z zagranicy. Budowa n. p. maszyn narzędziowych rozwinęła się wprawdzie u nas w ostatnich latach bardzo pomyślnie, lecz i w tej dziedzinie znajdujemy niektóre typy, specjalne, które sprowadzamy z zewnątrz kraju. Jak już swego czasu na łamach pisma naszego wzmiankowaliśmy,



Biuro Techniczno-Handlowe i Skład Maszyn „Beteha", pracuje na polu ułatwiania przemysłowi zadania w przeprowadzeniu inwestycyj w maszynach precyzyjnych, w którym to celu przejęła reprezentację pierwszorzędnych firm zagranicznych. „Beteha" posiada na składzie mikromierze, czujniki zegarowe, obrabiarki do metali i różne inne narzędzia oraz aparaty precyzyjne, które z magazynów swych dostarcza w terminie najkrótszym i na warunkach





dogodnych. Zatrudniając wykwalifikowany personel techniczny, służy firma ta na życzenie również wszelkiemi informacjami i poradą fachową, na co interesowanym szczególniejszą zwracamy uwagę.

Wyroby szamotowe

W dziedzinie produkcji wyrobów ogniotrwałych i szamotowych przodujące stanowisko zajmują **Łazowskie Zakłady Ceramiczne, Sp. z ogr. odp., Fabryka Wyrobów Szamotowych iOgniotrwałych w Łazach** w Starostwie Zawierciańskiem. Są to pod względem rozmiarów w swym zakresie najpoważniejsze zakłady tegoż działu przemysłu krajowego a również i pod względem jakości mają wyroby ich w sferach licznych odbiorców ustaloną renomę marki najprzedniejszej. — Zakłady Łazowskie wytwarzają wszelkie wyroby szamotowe i ogniotrwałe jak cegłę szamotową normalną, płytki normalne i płyty piekarskie we wszelkich w praktyce zachodzących wymiarach, dalej cegły sklepieniowe, kanałowe, fasonowe, cegły szamotowe dla stalowni itd. Magazyny fabryki zaopatrzone są stale we większe zapasy gotowych fabrykatów tak, że zamówienia każdej ilości załatwiane bywają odręcznie w terminie najkrótszym. — Wszystkim interesowanym pp. przemysłowcom i kupcom placówkę tę jako najkorzystniejsze źródło zakupu polecamy uwadze i zasłużonemu poparciu.

Krajowe wyroby ścierne

Przemysł nasz metalowy, budowy maszyn i warsztaty mechaniczne, skazane były, w zakresie materjałów ściernych, dla braku i niedostatecznej produkcji własnej, posługiwać się przeważnie wyrobami pochodzenia zagranicznego. Od zależności tej wyzwoliła nas Pierwsza Krajowa Fabryka Wyrobów Ściernych **Tow. Kom. Haeberle i Spółka** w Grodzisku Mazowieckim. Fabryka wyrabia i dostarcza dla wszelkich celów przemysłowych pierwszorzędnej jakości: tarcze ścierne zwykłe i fasonowe, elektrokorund, siliciumcarbid, dalej minerały w ziarnach jak: szmergel gwarantowany Naxos I gat. silicium-carbid, krzemień, elektrokorund, kwarc, szkło, płótna i papiery ścierne szmerglowe, krzemień itd., naturalny pomeks w kawałkach i mielony. Firma ta dostarcza poza tem pilniki, płytki, segmenty, osełki do kos, pastę do wenty!! i ostrzenia brzytew, proszek do czyszczenia noży i t. d.

Składnica fabryczna firmy Haeberle mieści się w Poznaniu przy placu Wolności 13.

Fabryka Wag W. Major, Stanisławów, Zosina Wola 45

Pośród przemysłu budującego wagi, który obesłał naszą P. W. K., wystawiała eksponaty swoje między innemi także fabryka wag i zakłady mechaniczne W. Major ze Stanisławowa. Firma wymieniona jako specjalność buduje wagi wagonowe, wozowe, bydlęce, towarowe, osobowe i t. p., których beznaganna i silna konstrukcja oraz pod każdym względem przepisowe ich wykonanie spotkały się nietylko z uznaniem znawców, lecz także komisji P. W. K. dla oceny eksponatów.

W dowód uznania pożytecznej produkcji firma W. Major, którą polecamy zasłużonemu poparciu, otrzymała na P. W. K. list pochwalny za wagi.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



Klamry zygzakowe przydatne w każdem przedsiębiorstwie i fabryce, jak również innych mniejszych wyrobów sztancowanych jak: podkładki, uszka do obrazów wszelkich modelów, form i rozmiarów, haczki i uszka do obuwia itp.

7709 **dostarcza szybko i tanio**

Fabryka Wyrobów Metalowych

Guido Klement

Królewska Huta, Styczewskiego 83. Tel.1209.

Nieustająca Wystawa Maszyn

7265 **LWÓW, Leona Sapiehy 8.**

Sprzedaż motorów „Diesla", „Junkersa", elektrycznych, wszelkich maszyn nowych i używanych, pędni.

Przyjmujemy zgłoszenia do sprzedaży maszyn i motorów.

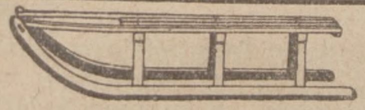
ARMATURĘ żeliwną, stalową i bronzową, jako to: wentyle, krany i zasuwy wszelkich typów, inżektory, manometry i t. p. do przewodów na parę przegrzaną i nasyconą

polecają

JANCZEWSKI i FREYMARK

Warszawa, Mokotowska 49.

2925c



SANECZKI

z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790

„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.

Biuro sprzedaży: **KATOWICE**, ul. Słowackiego 16.

Płyty fibrowe amerykańskie

i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych

S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154

7131

„SUMMIT"

brusiki naturalne

są wyśmienite, wszędzie do nabycia po cenie detalicznej

Zł 1.40, 1.30, 1.20, 1.10

Zastępca na Polskę: 8067

Inż. Ludwik Rączkowski, Kraków, Plac Marjacki nr. 9.

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych

Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10

poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798

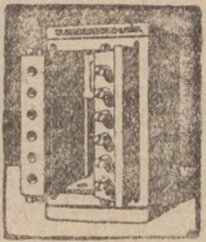
Ceny niskie! Dostawa szybka!

Do cynowania

przyjmuje wszelkie gotowe wyroby z blachy po przystępnych cenach 8175

„SOWA" Fabryka Wyrobów Metalowych

Kraków XV.



Władysław Chudzikowski

Fabryka kas ogniotrwałych

Lwów, ul. Na Błonie 22, tel. 15-34

wykonuje

Kasy ogniotrwałe - Szafy pancerne - Kasy do wmurowania - Kasety podręczne - Skarbonki oszczędnościowe. 5541

Zakład Wyrobów Drucianych

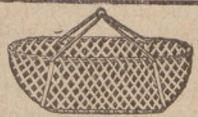
MICHAŁ RUS Zadziele obok Żywca

Poleca solidnego wykonania sprzęty kuchenne i przybory dla gospodarstwa, z drutu, cynowane oraz wycieraczki do butów wszelkich wymiarów, na żądanie wykonuje wszelkie artykuły druciane, według oryginalnych nadesłanych wzorów po bardzo przystępnych cenach. 6417

KOSZE druciane

10 sztuk złotych 40.—

Nieznanym za zaliczeniem!



Siatki czworokątne

w każdym rozmiarze.

Cennik gratis! 7768

Siatki tkane do młynków zbożowych

Siatki Rabica

Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

Trzcinę sufitową

pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie

Gustaw Glaetzner

Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek

Poznań 3, Mickiewicza 36.

Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

HANDEL STAREGO ŻELAZA

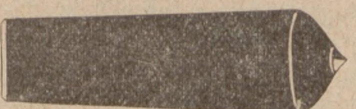
E. RZEPCZYŃSKI Sp. z o. o.

Poznań, ul. Przemysłowa 22 — Telefon 22-29

7575 **Kupujemy**

stare żelazo, stare maszyny oraz metale

PŁACIMY NAJWYŻSZE CENY RYNKOWE.



Specjalna Pracownia Diamentów

do tarcz szlifierskich i do rżnięcia szkła

H. SZEFTEL, Warszawa

Graniczna 16. 8133 Egz. od 1882 r.

Wolne miejsce



Nowe metody wykrywania skarbów

Człowiek elektryczny.

W Anglji wzbudza obecnie sensację niejaki Fryderyk Stone, człowiek obdarzony jakąś nadzwyczajną siłą elektryczną, tak, że jak lekarze mówią, jest nieustannie w stanie elektrycznego naładowania, pewnego rodzaju żyjącą butelką lejdejską. Stone w wysokim stopniu reaguje nietylko na obecność każdego źródła elektryczności, ale też na obecność przewodników, przez które przepływa choćby najsłabszy prąd. Skutkiem tego zbliżanie się do przedmiotów, które mają coś wspólnego z elektrycznością, sprawia mu cierpienia, i tak np. nie jest on w możności posługiwać się aparatem telefonicznym, gdyż w momencie, kiedy zbliża się do niego, doznaje silnego wstrząsu, z tych samych przyczyn nie może słuchać radja przez słuchawki. Z zawodu jest szoferem i nie może swego zajęcia sprawować jak po uprzedniem włożeniu sobie do bucików płytek ebonitowych, izolujących, w przeciwnym razie siedząc w samochodzie odczuwa nieustanne wstrząsy z powodu obecności akumulatora, magneta lub dynamomaszyny. Stone, poza tem posiada zdolności odnajdywania podziemnych źródeł, a co ciekawsze, zakopanych metali. Przy doświadczeniach, jakie z nim przeprowadzano u jego pracodawcy, Stone odnalazł złoty zegarek, pierścionek, bransoletkę i srebrną łyżkę, które zostały zakopane w ziemi w rozmaitych miejscach. Jawne rozgłośne doświadczenia przeprowadziło z nim muzeum miejskie w Plymouth przez swego kuratora p. Codelie. Przy tych próbach, człowiek elektryczny z łatwością odnajdywał parę bryłek złotych, kawałki kwarcu złotonośnego i złotą biżuterję, które przed doświadczeniami zakopali bez jego wiedzy w rozmaitych miejscach ziemi w głębokości 6 metrów sam kurator i jego asystent.

Wszyscyśmy słyszeli o ludziach, posiadających zdolności odnajdywania ukrytych źródeł, którzy praktycznie zużytkowują te zdolności, gdy chodzi o wiercenie nowej studni. Używają do tego pewnego rodzaju wierzbowych widełek, które trzymają przed sobą w dwóch rękach, chodząc po terenie. W chwili, kiedy zbliżają się do miejsca, gdzie znajduje się podziemne źródło, widełki poruszają się im w rękach. Stone nie używa widełek wierzbowych, lecz zastępuje je sobie zwyczajną stalową sprężyną zegarową. W chwili, kiedy się zbliża do miejsca, gdzie dany metal (będący dobrym przewodnikiem elektryczności) jest zakopany, sprężyna rozwija się i kurczy i w zależności od ilości ruchów sprężyny, Stone jest w możności określić głębokość, w jakiej przedmiot jest zakopany.

Doświadczenia te wyczerpują fizycznie Stone'a w wysokim stopniu i dopiero dotknięcie się ręką o rosnące drzewo, przynosi mu ulgę. Stone liczy obecnie 49 lat, z czego 20 spędził w najrozmaitszych szpitalach pod opieką różnych lekarzy, którzy uważali go za poważnie chorego. Choroba jego stanowiła dla lekarzy zagadkę nie do rozwiązania, a uważano ją za specjalny rodzaj choroby nerwów. Z powodu reakcji, którą odczuwa Stone, w obecności wszelkich przewodników elektrycznych, samo chodzenie po ulicach, stanowi dla niego prawdziwą mękę. Dopiero przypadkowe nabycie bucików z gumowemi spodami uwolniło go od tych dolegliwości.

Można sobie wyobrazić, jak silne i powszechne zainteresowanie wzbudził człowiek, posiadający zdolność wynajdywania zakopanych skarbów. Pod egidą jednego ze znanych dzienników angielskich mają być przeprowadzone jak najdokładniejsze próby i doświadczenia ze Stonem, którym, w międzyczasie interesuje się cała opinja publiczna w Anglji.

W tych dniach zwrócił się do niego jeden z wyższych urzędników państwa Bhopal w Indjach, z propozycją zaangażowania go, w celu wykrycia skarbów mongolskich, które w końcu 17. stulecia, podczas przewrotów politycznych, zostały zakopane w okolicach Delhi i dotychczas nie odnalezione.

Najnowsze cuda na świecie

Kierowanie okrętem wojennym z odległości. — Widzenie na odległość. — Lądowanie aeroplanu kierowanego przyrządami.

Trzy mamy najnowsze cuda na świecie: kierowanie okrętem wojennym, płynącym pełną parą, mimo, że żywej duszy na nim niema — widzenie na odległość czyli telewizja i lądowanie aeroplanu, kierowanego nie ręką ludzką, ale przyrządami. Wszystkie trzy stworzył genjusz ludzki, starający się odebrać przyrodzie wszystkie jej tajemnice. „Poco tracić ludzi w przyszłej wojnie morskiej“ — powiedział sobie Anglik — i zbudował przyrządy radjowe, które kierują okrętem wojennym i strzelają z jego armat do zgóry wyznaczonego celu. — „Chcę widzieć, co w tej chwili dzieje się w odległości tysiąca mil“ — powiedział Amerykanin i zbudował aparat telewizyjny, przenoszący obrazy na odległość przy pomocy radja, a których to aparatów wystawa odbywa się obecnie w Nowym Jorku, ściągając tłumy rozciekawionej publiczności. — „Dosyć fatalnych lądowań aeroplanowych“ — zawyrokował Daniel Guggenheim i swym funduszem pomógł inżynierom do zbudowania przyrządu, który miast człowieka kieruje aeroplanem, lądującym w największych nawet ciemnościach. I co człowiek sobie powie, tego dokona, gdyż cudem na świecie jest tylko jego myśl twórcza, nie znająca granic trudu czy przestrzeni.

Nowy triumf zwycięskiego pochodu w zdobywaniu przyrody

Gorąco zdaje się nie mieć granic, bo n. p. stwierdzono, że we wnętrzu niektórych gwiazd ustawicznie się coś gotuje i stąd panuje tam gorąco o kilka miljonów stopni, tak, że brak wprost sposobu do zmierzenia tego ciepła. Inaczej ma się sprawa z zimnem. W tym względzie niejednokrotnie stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że nie można sobie wcale wystawić, aby mogło istnieć zimno poniżej 273 stopni. Otóż już od dość dawna usiłowano w sztuczny sposób wytworzyć takie największe zimno, „by się przekonać, jak ono oddziaływa na różne gazy. Najsłynniejszy w tym kierunku zakład naukowy, jaki istnieje w Holandji, potrafił już wytworzyć zimno dochodzące zrazu do 260, a potem do 270 stopni wedle termometru Celsiusa, ale tej małej różnicy, jaka istniała jeszcze między najwyższem sztucznem a naukowem zimnem, niepodobna było w żaden sposób pokonać. Dopiero w tych dniach udało się profesorowi Kesomowi, kierownikowi owego zakładu, obniżyć temperaturę do 272,2 stopni zimna, a więc już dotrzeć bardzo blisko do upragnionego celu, a tem samem osiągnąć możliwość dokonania dalszych pomyślnych doświadczeń, gdyż istniejąca i teraz jeszcze różnica jest za małą, aby mogła wpłynąć na wynik doświadczeń. Nauka święci znowu triumf zwycięskiego pochodu w zdobywaniu przyrody na cele ludzkości.

Nowa maszyna do szlifowania diamentów

Klasycznym krajem szlifowania djamentów jest Holandja, gdzie przemysł ten zatrudnia ok. 50 tys. ludzi. Zdaje się jednak, że będzie wkrótce narażona na groźną konkurencję. Niejaki Heiser, australski jubiler, wystawił w Londynie maszynę, która ma sprowadzić przewrót, gdyż rzekomo w przeciągu tygodnia przemienia 24 diamentów w brylanty, a do obsługi dwunastu maszyn wystarczy

jeden chłopak lub dziewczynka z dwutygodniowem wyszkoleniem. Hejser oświadczył w wywiadzie, że maszyna da Anglji nową gałąź przemysłu. Dotąd na całym obszarze W. Brytanji niema ani setki szlifierzy drogich kamieni, chociaż 90 proc. diamentów pochodzi z imperjum.

Zamek, którego nikt nie otworzy

Świeżo dowiadujemy się o wynalazku polaka w Ameryce, Bronisława Kobusa, który otrzymał patent na nowy zamek. Według twierdzenia wynalazcy, nie może być otworzony żadnym podrobionym kluczem. Wynalazca tak pewny swego wynalazku, że gotów jest dać tysiąc dolarów temu, który otworzy jego zamek zapomocą podrobionego klucza.

Wynalazca jest ślusarzem i mechanikiem w żelaztwie i prowadzi od lat zakład reperacji obuwia. Jest on od 20 lat w Ameryce, a ostatnio ośmnaście lat zamieszkuje w Milwaukee.

Pytano się pana Kobusa, co mu dało pomysł do wynalezienia nowego zamku.

,,Obrabowano mnie dwa razy zapomocą podrobionych kluczy — powiedział wynalazca, — więc też postanowiłem zrobić zamek, którego nikt nie otworzy. Gdy kto zgubi klucz od mojego zamku, to będzie musiał drzwi rozbić, bo nie może być mowy o dorobieniu klucza. Do wszystkich zamków dzisiaj można dorobić klucze, lub też jednym kluczem otwierać całą masę zamków. Tego nie można uczynić z moimi zamkami".

Pan Kobus pracował nad wynalazkiem przez trzy lata. Otrzymał patent na swój wynalazek na Stany Zjednoczone i Kanadę.

RZECZY CIEKAWE

BUDOWA OLBRZYMIEGO OKRĘTU POWIETRZNEGO.

Jak podaje ,,Daily Chronicle" w zakładach aeroplanowych w Hovdener rozpoczęto obecnie budowę olbrzyma powietrznego, którego rozmiary przewyższą wszystkie dotychczas zbudowane okręty powietrzne.

Nowy kolos będzie miał 850 stóp długości, a objętość 12.000.000 mtr. sześć. Balon będzie miał 14 motorów i pomieści 400 pasażerów wraz z bagażami.

Ponieważ nowy balon przeznaczony jest tylko do podróży ponad oceanami, będzie więc zbudowany w formie hydroplanu, z częściami dolnemi, pozwalającemi mu pływać w razie potrzeby.

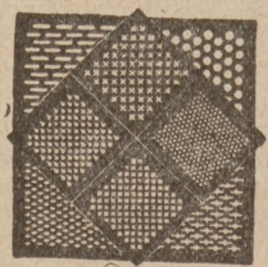
Podczas zatrzymywania się na kotwicy, dolne części kolosa będą wypełniane 300 tonami wody, którą będzie się wypompywać przed odlotem.

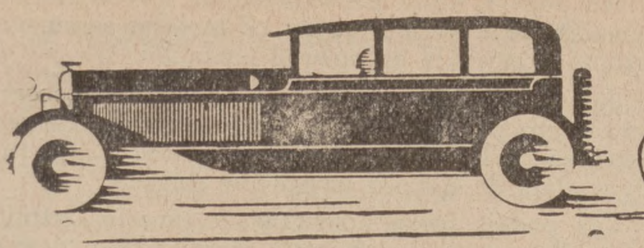
Pomieszczenia dla pasażerów będą przedstawiały coś nadzwyczajnego. Będzie to połączenie największego komfortu z wszelkiemi wygodami.

Dla olbrzyma postanowiono zbudować specjalny hangar, w którym będzie przebywał w chwilach wolnych od lotu.

TELEFONY W UŻYCIU STRAŻY POŻARNEJ.

Departament straży pożarnej w Leicester, w Anglji, zaopatrzył strażaków gaszących ogień na olbrzymich rozmiarów drabinach w aparaty telefoniczne. Dotychczas porozumiewanie się szefa straży z poszczególnymi strażakami natrafiało na wielkie trudności z powodu znacznej częstokroć odległości jaka ich dzieliła. Obecnie może szef porozumiewać się ze strażakiem będącym na końcu drabiny kilkudziesięciu metrów wysokiej drogą telefonu, w jaki zaopatrzony jest każdy aparat straży pożarnej w powyższym mieście.





Dział Samochodowy

Wystawa samochodowa w Paryżu

(Od naszego specjalnego paryskiego korespondenta)

Od pewnego czasu odbywają się w Paryżu wielkie wystawy samochodowe, ściągające tłumy widzów. Pierwsza wystawa, obejmująca wozy turystyczne i akcesorja, została zwiedzona przez 292.000 osób płacących wejście, druga wystawa motocykli została zwiedzona przez 150.000 odwiedzających. Ogółem sumy, uzyskane z tytułu płatnych wejść w ciągu obu wystaw, przekroczyły znacznie 4 milj. fr.

Obecnie rozpoczyna się trzecia wystawa, niemniej ciekawa od poprzednich, a nawet z punktu widzenia czysto gospodarczego ciekawsza, a to *wystawa samochodów przemysłowych i handlowych*, to jest wszelakiego rodzaju wozów ciężarowych i półciężarowych, autobusów, autocarów itp.

Wystawa dowodnie okazała, jak wielkie postępy poczyniła produkcja wozów typu pospodarczego, dążąca do zadowolenia dwóch głównych wymagań transportowych, a to szybkości transportu i wytrzymałości maszyny. Już od dłuższego czasu autocary i autobusy zyskują powodzenie jako środki transportu podróżnych w szczególności w okręgach, gdzie koleje z tych czy innych względów nie dochodzą, — lub też jako środek obsługujący okolice szczególnie interesujące ze względów turystycznych.

Najciekawsze jednak jest, że *ostatnio transport automobilami ciężarowemi, rozpoczyna we Francji konkurować z transportem kolejowym*, w szczególności tam, gdzie chodzi o jak największą szybkość transportu. Typowym tego przykładem jest *handlowa komunikacja transportowa autami ciężarowemi między Paryżem i Marsylją*. Sama próba wprowadzenia takiej linji transportowej musiała się wydawać ryzykowną, gdyż prowadzi ona wzdłuż magistrali, obsługiwanej bezpośredniemi pociągami, na wielkiej przestrzeni. Cała wyższość transportu automobilowego polega na tem, że towary przychodzą od 3—4 dni wcześniej, niż koleją. I tak każdego dnia samochód ciężarowy, ważący 7 ton, opuszcza Paryż po południu, aby w ciągu 24 godzin znaleźć się w Marsylji. Również każdego dnia rano wychodzi z Marsylji taki sam wóz ciężarowy. Na każdym samochodzie znajduje się dwóch szoferów, zmieniających się w drodze.

Oczywiście że używanie samochodów ciężarowych do dalekich transportów jest zależne od pomyślnego stanu dróg, ich wyasfaltowania itp., stanowi więc u nas śpiew przyszłości, niemniej jednak *połączenie transportowe Paryż—Marsylja świadczy o postępach techniki budowania wozów ciężarowych*, jeżeli uwzględnimy, że samochody przebiegają przestrzeń 830 klm. z przeciętną szybkością 47 klm. na godzinę.

O rozpowszechnieniu samochodów ciężarowych i półciężarowych we Francji świadczy fakt, że *z końcem ub. r. znajdowało się ich 332.000 czyli 30 procent wszystkich samochodów kursujących we Francji. Nadto z końcem ub. r. kursowało 28.000 autobusów i autocarów.*

Wreszcie należy wspomnieć o licznych linjach północno-afrykańskich i *o stałej komunikacji przez Saharę*, zorganizowaną przez „Compagnie Générale Transsaharienne". Dwa razy w miesiącu wyruszają specjalnie wyekwipowane autocary, z czterema wzgl. z ośmioma miejscami sypialnemi z Algieru do Gao nad Nigrem przez całą Saharę. Autocary przebywają w ciągu 8 dni 2.600 klm., a więc przeciętnie 300 klm. dziennie, wśród nadzwyczaj trudnych warunków terenowych. W ten sposób dzięki postępom techniki automobilowej, w krótkim czasie przezwyciężone zostały niebywałe trudności stawiane przez przyrodę, a problem komunikacji przez Saharę rozwiązany.

Rozpowszechnienie wozów ciężarowych i półciężarowych wśród francuskich przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych jest olbrzymie. Stanowią one artykuł pierwszej potrzeby, codzienne narzędzie pracy. *Blisko 50 wielkich przedsiębiorstw francuskich posługuje się kilkuset samochodami ciężarowemi.* Od 50 do 100 samochodów ciężarowych posiada około 50 przedsiębiorstw, od 20—50 około 30 przedsiębiorstw.

Ostatnia wystawa samochodów gospodarczych w Paryżu, uprzytamnia nam wielkie zmiany, jakie zaszły w produkcji samochodów ciężarowych, zarówno co do ich wyglądu, jak i wewnętrznej ich mechaniki, oraz co do linij rozwojowych, po których produkcja ta będzie kroczyć w przyszłości. Nowoczesne samochody ciężarowe i półciężarowe tracą swój wygląd ociężały i niezgrabny i coraz bardziej zbliżają się do wyglądu wozów turystycznych. Również wprowadzenie motorów 6-cylindrowych zapewnia w znacznej liczbie wozów ciężarowych zwiększenie szybkości wozów, oraz przeciętnych osiąganych na dłuższych przestrzeniach. Do najliczniej na wystawie reprezentowanych wozów należy zaliczyć Renault'y, Licorn'y, De Dion Bouton'y, Chevrolet'y i wiele innych marek.

Wystawa paryska zasługuje na odwiedzenie.

B. Rm.

Nowe metody regulacji ruchu

Wszędzie, gdzie panuje duży ruch, konieczna jest organizacja i dyscyplina celem jego usprawnienia. Widzimy to przedewszystkiem w wojsku; gdyby setki i tysiące żołnierzy posuwały się luźnemi gromadami, zajęłoby to o wiele więcej czasu, niż marsz w ustalonym, zwartym szyku. Podobnie przedstawia się sprawa z wielomiljonową armją wielkomiejskich tłumów, jak również ze samochodami na ulicach wiel-

kich miast, gdzie natłok pojazdów mechanicznych wymaga jakiejś regulacji celem uniknięcia wypadków i dania możności szybszego posuwania się.

Inicjatywę do rozwiązania tego problemu dały, oczywiście, Stany Zjednoczone, najbardziej zmotoryzowany kraj na świecie. W Indianopolis, mieście liczącem 425.000 mieszkańców, gdzie na czterech ludz' przypada jeden samochód, podzielono ulicę na sześć stref, rozgraniczonych wymalowanemi na jezdni białemi pasami, przeznaczając w ten sposób po trzy strefy dla samochodów zdążających w każdym kierunku. Strefy biegnące wzdłuż chodników, przeznaczone dla samochodów stojących, następne dwie dla samochodów jadących wolno, środkowe zaś dla aut posuwających się najszybciej.

W ten sposób wsiada się do samochodu stojącego przy chodniku i zjeżdża się w lewo na sąsiednią strefę, z której w razie potrzeby można zkolei wjechać na strefę środkową.

Autobusom nakazano trzymać się stref wolnej jazdy. W ten sposób przestały one zawadzać samochodom prywatnym i taksówkom.

Przez pierwszych kilka tygodni krążyła na motocyklach policja, która przyzwyczajała kierowców do trzymania się właściwej strefy. Z biegiem czasu publiczność przywykła do nowego porządku.

Jakie osiągnięto wyniki? Jak stwierdziły obserwacje władz bezpieczeństwa, ilość drobnych zderzeń i potrąceń, zwłaszcza w godzinach największego ruchu, zmalała do kilkaset wypadków dziennie.

Jak podaje prasa amerykańska, miasto Detroit, automobilowa stolica świata, wprowadziło pewne udoskonalenia do opisanego systemu regulacji. Na głównych przecznicach wymalowano na jezdni strzały, wskazujące kierowcom dokładnie kierunek, w którym należy skręcać. Ma to znaczenie zwłaszcza dla turystów, przybywających z dalszych stron i nie znających miejscowych przepisów. Ponadto przy zmianie strefy nakazano dawać sygnał kierunkowy tak, jak na skrzyżowaniu ulic, celem uniknięcia potrącenia przez samochody jadące ztyłu.

Sądzić należy, iż z postępem motoryzacji amerykański system regulacyjny rozpowszechni się na całym świecie.

Walka wozów motorowych z kolejami żelaznemi

(Według prasy amerykańskiej.)

Walka wozów motorowych z kolejami żelaznemi dopiero się rozpoczyna, ale już posiada swoją statystykę. Już obliczono, ile koleje tracą rocznie na rzecz automobilów i omnibusów. Z tych obliczeń wolno wnosić, że wojna ta pójdzie dalej w coraz mocniejszem tempie i że tu trudno będzie jakiemu drugiemu Wilsonowi stworzyć nowych czternaście punktów pokoju wieczystego.

W ciągu siedmiu lat od 1920 do 1927 przybyło dużo ludności i urosła produkcja na wszystkich polach. Przybyło też 20 tysięcy mil szyn kolejowych z odpowiednią ilością lokomotyw i wagonów. Nowego kapitału włożono w koleje w tym okresie pięć miljardów dolarów.

Ale ruch ogólny na kolejach urósł w tych siedmiu latach zaledwie o półtora procent. Dochód brutto kolei za rok 1927 jest mniejszy niż był w roku 1920. Zboża przewieziono kolejami w 1927 roku tylko o dwa i pół miljona ton więcej niż w 1920, a węgla mniej o 28 miljonów ton. Kraj się rozwija znacznie szybciej, niż wynosi przyrost ruchu na kolejach. Cały prawie nabytek roczny pochłaniają motory. W 1920 roku koleje przewiozły miljard dwieście trzydzieści pięć miljonów pasażerów za sumę miljarda trzystu miljonów dolarów. Gdyby nie przyrost ludności, różnica byłaby jeszcze większa. Chcąc znaleźć rok, w którym ruch osobowy byłby równy ruchowi roku 1927, trzeba sięgać wstecz aż do roku 1908.

Naogół koleje pod względem ruchu i dochodów stoją dziś na poziomie roku 1915. Budują coraz nowe linje, ale ruch ogólny cofa się stale. Gdyby nie oszczędzanie na prowadzeniu interesu kolejowego, byłoby już dziś bankructwo. Ale oszczędzać można tylko do pewnego stopnia. Nie można zmniejszać proporcji pracowników do ilości mil i nie można zniżać płac, bo na to nie pozwolą unje kolejarzy. Można więc tylko oszczędzać na materjale na liczbie pociągów i na administracji.

Rzeczywiście koszty prowadzenia interesu wynoszą obecnie tylko 70 procent dochodu brutto, podczas gdy w 1921 roku wynosiły jeszcze 83 proc. Ale i tu jest granica, poza którą iść dalej nie można. A tymczasem rocznie przybywa miljon albo więcej wozów motorowych i daleko jeszcze do punktu nasycenia.

Ratuje dotąd koleje przewóz zboża z dalekiego Zachodu do portów na Wschodzie. Zboże jest materjałem, którego nie można wozić samochodami. Węgiel natomiast, drugi po zbożu pod względem ilości, już zaczyna zdradzać. Na krótkie przestrzenie można już wozić węgiel samochodami taniej, niż koleją.

Najgorzej jednak jest z ruchem pasażerskim. Tu automobile pchają się potężnie na pierwsze miejsce. Pomogłoby tu trochę zniżenie opłat za jazdę kolejami, ale niema jeszcze stanowczej decyzji. Jak dotąd koleje marzą o podwyższaniu cen za przejazd.

Początek to tylko wojny. Za lat kilka czy kilkanaście jedynym ratunkiem dla kolei i to na czas niedługi, będzie chyba zmniejszenie do minimum liczby pociągów i zniżenie opłat, tak, aby dwa pociągi naładowane szły na dobę tam, gdzie dziś idzie ich cztery albo pięć nawpół pustych.

Postępy w budowie samochodów

Nowe niezwykłe zastosowanie samochodów.

Brytyjscy wytwórcy właśnie ukończyli wykonanie 2 zamówień na niezwykłe samochody. Jeden z nich jest podróżną łazienką dla pewnego księcia hinduskiego, a drugi — kościołem zbudowanym według specyfikacji jednej z misyj chrześcijańskich.

Ruchoma łazienka jest zbudowana na $1\frac{1}{2}$-tonowem podwoziu, a wewnątrz nadwozia znajduje się wanna porcelanowa, umywalnia, tapczan i toaletka, przyczem wszystkie te sprzęty dzięki niezmiernie sprytnemu rysunkowi, zajmują stosunkowo małą przestrzeń.

Pomysłowy aparat będący pod kontrolą termostatu, wykorzystuje ciepło silnika dla łazienki, w ten sposób uzyskując stały dopływ wody gorącej. W celu wygodnej jazdy po nierównych drogach w dżungli wóz ten wyposażono w specjalne resory oraz opony pneumatyczne Dunlop. Samochód przeznaczony jest do użytku w czasie wyjazdu księcia na polowanie i zaopatrzony jest w specjalne szyby pozwalające na dokładne obserwowanie, co się dzieje nazewnątrz, przyczem jednak pasażerowie wozu nie mogą być widziani.

Ruchomy kościół jest osadzony na podwoziu ciężarowem, wyposażonem w opony Dunlop i posiada ołtarz oraz wnękę za ołtarzem. Nadwozie jest w ten sposób zbudowane, iż może być użyte w razie potrzeby jako ambona. Wóz ten został poświęcony przed oddaniem go do użytku.

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce czyni wciąż olbrzymie postępy. Świadczą o tem dane statystyczne. W roku 1924 autobusów było w Polsce zaledwie *412*, w następnym roku cyfra ta potroiła się, a rok 1929 liczy już *2334* autobusy.

Nawet brak dobrych dróg, zwłaszcza we wschodnich częściach kraju, nie jest w stanie powstrzymać rozwoju automobilizmu. Ilość autobusów rośnie z dnia na dzień. Osiedla, najbardziej dotąd upośledzone pod względem komunikacji, uzyskują połączenie ze światem.

Automobilizm świata

Departament Handlu w Stanach Zjednoczonych ogłosił niedawno statystykę automobilizmu w całym świecie. Według tej statystyki w dn. 1 stycznia r. b. ogólna liczba samochodów wynosiła *32.028.584* maszyn, z czego *24.269.921*, t. j. więcej niż trzy czwarte, wypada na Stany Zjednoczone. Na drugiem miejscu stoi Anglja, licząc 1.128.200 samochodów. Trzecie miejsce zajmuje Francja — 1.900.000. Dalej idą: Kanada — 1.061.830, Niemcy — 531.000, Australja — 516.695. Pod względem ilości motocyklów na pierwszem miejscu stoi Anglja — *625.000* sztuk, potem Niemcy — *465.000*, Francja — *320.000* i Stany Zjednoczone tylko *121.656*.

Od roku 1927 do 1928 liczba samochodów stosownie do liczby ludzi wzrosła o 7,3 proc. Dzisiaj liczą 1 samochód na 70 ludzi w całym świecie. W Stanach Zjednoczonych wypada 1 samochód na 5,6 ludzi i 179 samochodów na 1.000 ludzi. Od roku 1928 do 1929 liczba samochodów wzrosła jeszcze o 5,6 proc.

Nowe modele samochodów

AUSTIN SEVEN ZA 500 DOLARÓW.

Patent na fabrykację małego samochodu, model Austin Seven, został ostatnio zakupiony przez jedno z amerykańskich towarzystw samochodowych, które powstało z tamtej strony oceanu specjalnie w tym celu. Siedzibą tego towarzystwa jest miasto Butler w stanie Pensylvania.

Samochód, który będzie przez nich wyrabiany nie będzie się wiele różnił od swojego prototypu angielskiego, co jednak jest dziwne, że cena sprzedaży jego nie będzie przekraczała sumy 500 dolarów t. zn. około 4.500 zł. Wzmiankowany koncern nosi się wielkiemi planami na przyszłość i nawet już w pierwszym roku fabrykacji zamierza wypuścić około 100.000 wozów.

CITROEN NA 1930 ROK.

W roku 1930 zostaną wprowadzone na rynek dwa nowe modele samochodów Citroën: — 13-30 KM. czwórka oraz 2,5-litrowa szóstka, których nadwozia będą posiadać wiele nowych szczegółów.

Podwozie 6-cylindrówki posiadać będzie nowe sprzęgło i zmiennik, hydrauliczne amortyzatory wstrząsów, tuleje Silentblock u wszystkich strzemion resorów, oraz tłumik wibracji wału korbowego. Nadwozia będą szersze jak przedtem, odznaczając się jednocześnie piękną linją.

NOWA LANCIA.

Nowy model samochodów Lancia zostanie wyposażony w 8-cylindrowy silnik, skonstruowany w kształcie litery V. Posiada on pojemność 4 litrów i moc 31 KM. Podwozie posiada wiele nowych szczegółów, przyczem każde z przednich kół jest oddzielnie resorowane. Rama odznacza się szczególnie silną konstrukcją, przyczem części jej są spojone bez zastosowania nitów. Tylne resory są typu półeliptycznego, łożyska zaś strzemion resorów zaopatrzone są w tuleje Silentblock. Ponadto rzuca się w oczy nowy system oliwienia, mechanizm kierowniczy, hamulce oraz łatwy dostęp do silnika.

KRONIKA AUTOMOBILOWA

REALIZACJA BUDOWY NOWYCH LINIJ KOLEJOWO-AUTOBUSOWYCH.

W budżecie Ministerstwa Komunikacji umieszczono po raz pierwszy sumę 1 miljona 200 tys. zł, przeznaczoną na zakup autobusów.

Świadczy to, że Ministerstwo Komunikacji docenia konkurencję rozwijającego się ruchu autobusowego i ze swej strony pragnie uczynić ją mniej dotkliwą, przystosowując się do nowych potrzeb.

Autobusy kupione przez ministerstwo, mają być przeznaczone do utworzenia państwowych linij autobusowych, które mają bądź przedłużyć poszczególne linje kolejowe, bądź też istnieć samodzielnie w miejscowościach nieposiadających linij kolejowych.

Bilety do miejscowości położonych na trasie kolejowo-autobusowej byłyby sprzedawane bezpośrednio na stacji odjazdu.

O UCZYNIENIE SAMOCHODÓW BEZPIECZNIEJSZEMI.

Jak podaje pismo „New York Motor News", zbadanie raportów i rekordów wypadkowych pewnej kompanji ubezpieczeniowej wykazuje, że w liczbie dwu miljonów czterystu tysięcy wypadków automobilowych największą liczbę stanowią rozbicia się przy zderzeniach i ślizganiu się po mokrych drogach. Na te dwa rodzaje wypadków przypada największa suma wypłaconych pieniędzy przez kompanje ubezpieczeniowe.

Stwierdzono już ponad wszelką wątpliwość, że węższe słupki frontowe, w których znajduje się osadzone szkło, ochraniające przed wiatrem i budowanie silniejszych i solidniejszych kadłubów automobilowych zmniejsza liczbę nieszczęśliwych wypadków. Węższe oprawy szkła chroniące przed pędem powietrza daje kierującemu automobilem lepszy widok a silniejsze kadłuby automobilowe nie rozbijają się tak łatwo przy zderzeniach. Kompanje kolejowe już dawno przyszły do przekonania, że całe ze stali wagony kolejowe są nieskończenie więcej bezpieczne w wypadkach wykolejenia lub zderzenia od dawnych drewnianych lub pół drewnianych wagonów. W zderzeniach nie rozbijają się w drzazgi i nie zapalają się tak, jak wagony drewniane. Budowanie więc w przyszłości automobili ze stali i innego metalu byłoby niezawodnie wielkim krokiem w kierunku uczynienia jazdy automobilami bezpieczniejszej, jak to się stało ze stalowemi wagonami na kolejach.

PRZEGLĄD CZASOPISM

Dwutygodnik **„Autobus"** w numerze z 1 listopoda **b. r., w artykule** p. t.: „Ministerstwo Komunikacji przedsiębiorcą autobusowym" podaje treść projektu ministerjalnego puszczenia wozów motorowych dla obsługi linij kolejowych o małym lecz częstym ruchu osobowym. Ponadto, jak podaje artykuł, dla obsługi pewnych obszarów pozbawionych połączenia kolejowego, postanowiono tytułem próby uruchomić we własnym zarządzie Ministerstwa Komunikacji kursy samochodów tak osobowych jak i towarowych. Ruch tych samochodów będzie przedłużeniem niejako kursowania pociągów, w związku z czem wprowadzona będzie sprzedaż biletów bezpośrednich na łączną odległość kolei i linji samochodowej. W tymże numerze zamieszczono interesujący referat inż. Ryszarda Minchejmera p. t.: „Przystosowanie znaków i sygnałów drogowych do potrzeb obecnego ruchu". Ciekawa wzmianka p. t.: „Międzynarodowa linja autobusowa" podaje garść wiadomości o pierwszej linji autobusowej, rozciągającej się na terenie dwuch państw.

STOCZNIA
LLOYDU BYDGOSKIEGO T. A.
st. Kapuściska-Małe ◆ Telefon 127

WYRABIA, DOSTARCZA i REMONTUJE:

STATKI RZECZNE PAROWE i MOTOROWE, BARKI ŻELAZNE ZWYKŁE i MOTOROWE, ŁODZIE MOTOROWE, PROMY, DRAGI, PONTONY, OSPRZĘT DLA STATKÓW i BAREK, ŚRUBY, KOTWICE I. T. P. ORAZ MASZYNY PAROSTATKOWE i WINDY PAROWE.

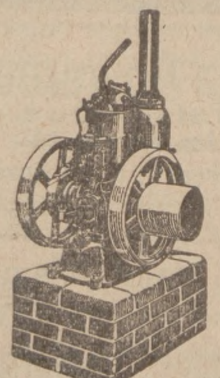
OFERTY i KOSZTORYSY NA ŻĄDANIE.

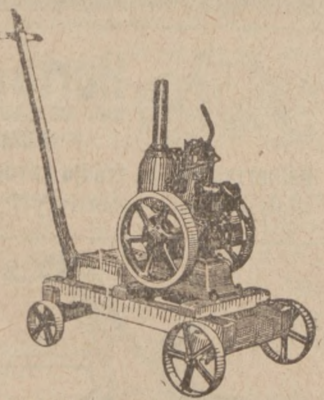
ZARZĄD:
Bydgoszcz, Grodzka 28, Telefon 471, 472, 259.

Oddziały:

w Gdańsku	w Warszawie
Schäferei 15/18	Port Wiślany, ul. Zamojskiego 2
TELEFON 274-46	TELEFON 134-19

PRZEDSTAWICIELSTWA:
Poznań: Biuro Techniczne St. Gustowski, ul. Skarbowa 20.
Bydgoszcz: Inż. T. Krieger, ul. Ks. Markwarta 5.
Starogard: Bud.-arch. Fr. Borchardt, ul. Kościuszkowska 23.
Modlin: Rudolf Wochartz, Nowy Dwór, pod Modlinem, ul. Mickiewicza 10.
7327





Motory ropne 4, 6 i 8 KM.
7294w stacyjne i przewoźne

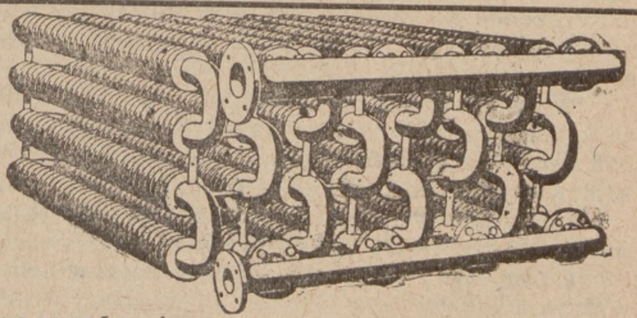
Młocarnie motorowe z pełnem czyszczeniem
Imadła równoległe i maszynowe, szerokość szczęk 60—200 mm.
Piły mechaniczne do rznięcia żelaza **Części** do maszyn żniwnych

poleca

„Motor Polski" Spółka Akcyjna w Żninie
Adres telegr. „Motor" Telefon nr. 82
7139



PALENISKA
do lokomobil i lokomotyw pługowych
ściany gardzielowe, ściany sitowe
oraz wszelkie prace
kotlarskie
wykonuje
Centrala Pługów Parowych T. z o. p.
FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA
Poznań
św. Wawrzyńca 36 7727
Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług



SPECJALNOŚCI: Żelazno-kute rury żeberkowe - Zbiorniki - Budowa aparatów - Rurociągi wysokiego i niskiego ciśnienia - Ogólna budowa maszyn
774
Katowicka Fabryka Maszyn, Sp. z ogr. odp. Katowice II.
Telefon 1216 Skrytka pocztowa 271 Telefon 1216

O adres prosimy

Szan. Czytelników w Małopolsce prosimy o wskazanie nam adresu p. **M. Bączyńskiego**, ostatnio zamieszkałego w **Brodach**, właściciela Pierwszej Krajowej Wytwórni Tłoczni Owocowych.

Administracja
„Rynku Metalowego i Maszynowego"
Poznań, Wielka 10.

Jak holenderska fabryka chce ułatwić kupiectwu zbyt swych wyrobów

Nowoczesne stacje obsługi dla rowerów.

Potężnie rozwijający się ruch samochodowy zmusił ostatnio do stworzenia we wielu krajach specjalnych stacyj obsługi samochodów, tak, że wszyscy podróżni mogą prawie w każdym mniejszem nawet miasteczku polecić uskutecznienie niezbędnych reperacyj oraz dostać potrzebne zapasowe części do swojej maszyny. Taka sieć stacyj obsługi samochodów, działając sprawnie, przyczyniła się też niemało do popularyzacji automobilu, a równocześnie posłużyła jako przykład i dla innych dziedzin komunikacji. Dowiadujemy się mianowicie, że pewna duża zagraniczna fabryka zabiega obecnie o zezwolenie stworzenia własnej sieci stacyj „ratunkowych" dla rowerów. Stacje takie mają pozwolić rowerzystom na natychmiastową zamianę wszystkich zepsutych części ich roweru oraz na przeprowadzenie niezbędnych reperacyj jak to zalepienie gum, złączenie zerwanego łańcucha, doprowadzenie do porządku latarki itp. Rozumie się, że stacje rowerowe są znacznie mniej kosztowne w utrzymaniu od ich siostrzyc samochodowych, a to dlatego, że drobne reperacje roweru nie wymagają żadnych kosztownych narzędzi ani też licznego wyszkolonego personelu. W miejscach, gdzie np. dziennie przejeżdża tylko ograniczona ilość rowerzystów, wystarczy, aby jakiś skład lub nawet zupełnie prywatna osoba zobowiązała się do przechowywania pewnej ilości części zapasowych i do wykonywania drobnych prac i już stacja może działać. Na więcej ludnych drogach należy rozumie się postarać się o więcej sprawne warsztaty reperacyjne, lecz i te nie są tak specjalnie kosztowne.

W swoim projekcie przewiduje fabryka, że licząc za każdą reperację roweru nawet bardzo tanio, może ona sieci swoich placówek zapewnić zupełną pieniężną samowystarczalność. Należy przytem nadmienić, że „stacje ratunkowe" tej fabryki będą po cenach minimalnych reperowały tylko rowery własnej marki, natomiast maszyny obce będą musiały opłacać znacznie wyższą taksę.

Takim sposobem fabryka ta ma nadzieję z jednej strony zorganizowania dla siebie doskonałej reklamy, z drugiej — ułatwienia posiadaczom jej rowerów wykonywania nawet dalszych podróży bez obawy przed koniecznością płacenia dużych rachunków za przygodne reperacje lub też własnoręcznego ich wykonywania. To ostatnie ma specjalnie duże znaczenie dla rowerzystek, które zazwyczaj nie posiadają dostatecznych technicznych wiadomości.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Możliwości eksportu na Daleki Wschód produktów polskiego przemysłu elektrotechnicznego

Do szybko rozwijających się gałęzi naszego przemysłu należy w pierwszym rzędzie zaliczyć przemysł elektrotechniczny. Dzięki Powszechnej Wystawie Krajowej szerokie sfery zainteresowanych miały możność zapoznania się z daleko idącym rozwojem tego przemysłu w ostatnich kilku latach. Na drodze swego rozwoju zaspakaja przemysł ten nietylko zapotrzebowanie rynku wewnętrznego lecz zdobywa sobie również zagraniczne rynki zbytu, czego dowodem stosunkowo liczne zamówienia, otrzymywane przez polskie fabryki z krajów zagranicznych, a w pierwszym rzędzie z Anglji, Bułgarji i Niemiec, dokąd produkty naszego przemysłu elektrotechnicznego zostały eksportowane.

Wprawdzie polski przemysł elektrotechniczny ma jeszcze bardzo wiele do zrobienia w kierunku zaspokojenia własnego rynku, tem niemniej interesowanie się zagranicznemi rynkami zbytu dla tych dziedzin produkcji, które już zostały opanowane, staje się koniecznością, wypływającą z zasadniczego programu ekspansji gospodarczej Polski.

To też korzystając z bytności w Polsce p. Symolewicza, delegata Rządu Polskiego w Charbinie (Mandżurja), Dyrekcja Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych zorganizowała zebranie informacyjne w celu omówienia możliwości eksportu na Daleki Wschód produktów polskiego przemysłu elektrotechnicznego.

Według wyczerpujących informacyj delegata, stwierdzić należy, że taka możliwość stanowczo istnieje. Konsekwentnie prowadzona chińska polityka „zamkniętych wrót" nie mogła zupełnie odgrodzić Chin od wpływów zewnętrznych, to też rząd chiński stał się zmuszonym otworzyć miasta swoje dla handlu zagranicznego, przez co niektóre państwa, jak Niemcy, Czechosłowacja i Japonja, ubiegły nas już w zorganizowaniu zbytu swych wyrobów na Wschodzie.

Ażeby zorjentować się w możliwościach zbytu na rynek chiński, zaznaczyć należy, że elektryfikacja Chin jest dopiero w zaczątku i zbyt artykułów elektrotechnicznych przedstawia dość szerokie perspektywy. Jest więc rzeczą dominującej wagi, aby projektowany traktat polsko-chiński nietylko stosunki te ułatwił, lecz również, aby dał pole do ich rozwoju.

W Chinach istnieje znaczne zapotrzebowanie na części i przybory do oświetlenia elektrycznego, materjały elektrotechniczne, kable, drut telegraficzny, przybory telegraficzne, elektryczne i miernicze, przybory sygnałowe i dla oświetlenia itp. Dla orjentacji warto podać, że obroty towarowe Polski z Chinami stale wzrastają i wynosiły w r. ub.: Wywóz — 8 994 000 przy przywozie, wynoszącym 3 023 000 zł. Celem rozszerzenia naszej ekspansji do Chin, projektowane jest zorganizowanie w styczniu lub lutym r. p. wystawy prób i wzorów polskiego przemysłu w Charbinie. Jeżeli się uwzględni, że Charbin jest głównym ośrodkiem handlowym Północnej Mandżurji, poza tem punktem węzłowym dwóch arteryj komunikacyjnych kolejowych i ośrodkiem, do którego drogą wodną i lądową spływa ze wszystkich połaci kraju pszenica, jako jeden z najgłówniejszych produktów Północnej Mandżurji, to spodziewać się należy, że wystawa prób polskiego przemysłu mieć będzie znaczną frekwencję i przyczyni się do zapoznania chińskich sfer handlowych z naszemi wytworami, które nietylko co do ceny, ale i co do jakości, jak i terminu dostawy w niczem nie ustępują produktom innych państw.

Wziąwszy pod uwagę, że Charbin jest ośrodkiem największego skupienia polskich interesów społecznych, wskutek czego, poczynając od 1906 r., posiada największą ilość stowarzyszeń i polskich firm handlowych i przemysłowych, to obesłanie wystawy stanie się tem bardziej zachęcające. Wprawdzie według oświadczenia delegata, trudno będzie odrazu znaleźć pomiędzy istniejącemi polskiemi placówkami taką, któraby się podjęła roli pośrednika-odbiorcy dla chińskiego klienta i załatwienia odnośnych czynności handlowych, wobec czego, zdaniem delegata, należa-

łoby wysłać odpowiedniego agenta handlowego przez kilka zainteresowanych firm dla wspólnego reprezentowania ich na miejscu.

Rynek chiński jest dla naszego przemysłu elektrotechnicznego ciekawy, ponieważ wypłacalność klientów na miejscu jest dobra i że w dotychczasowych obrotach handlowych z Polską posiadamy opinję terminowych dostawców towaru dobrego gatunku o dostępnych dla klienta cenach.

Spodziewać się zatem należy, że przemysł elektrotechniczny zainteresuje się możliwością swej ekspansji na Daleki Wschód, co też niezawodnie może mieć znaczny wpływ na dalszy jego rozwój w Polsce.

(— z —)

Kronika elektrotechniczna

URUCHOMIENIE NOWEJ ELEKTROWNI W POZNANIU.

W dniu 23. bm. nastąpi w Poznaniu uroczystość uruchomienia nowej elektrowni miejskiej wzniesionej kosztem 11 miljonów złotych na terenach między starem a nowem korytem Warty. W uroczystem otwarciu weźmie udział min. Moraczewski. Nowa elektrownia pod względem technicznym jest wyposażona we wszystkie ostatnie zdobycze i przewyższa wszystkie elektrownie polskie. Zabudowania, maszyny, kotłownie i rozdzielnia zajmują powierzchnię około 3 500 metrów kw. Elektrownia posiada 2 agregatory o sile 16—20 kw. Wszelkie roboty budowlane, bocznice, mosty, urządzenia do nawęglania i kotłownie wykonały fabryki krajowe.

NOWA LINJA PRZEWODNIKÓW ELEKTRYCZNYCH DO GDYNI PRZEZ PUCK.

Elektrownia w Gródku buduje obecnie drugą linję przewodników elektrycznych do Gdyni przez Puck. W ten sposób Gdynia posiadać będzie prąd podwójny, dzięki czemu będzie miała stale zapewnioną rezerwę prądu elektrycznego.

UREGULOWANIE HANDLU ŻARÓWKAMI.

Polski Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych, opierając się na pertraktacjach, prowadzonych z przedstawicielami Dyrekcji Fabryk Żarówek przez delegatów Sekcji Składników Związku, potwierdził porozumienie, osiągnięte pomiędzy układającemi się stronami, mające na celu uporządkowanie handlu żarówkami, w związku z czem Polski Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych wydał specjalny cennik detaliczny na żarówki, obowiązujący aż do odwołania przez wszystkie przedsiębiorstwa, należące do Związku.

BRACIA BORKOWSCY
ZAKŁADY ELEKTROTECHNICZNE
Spółka Akcyjna w Warszawie

SKLEP: Jerozolimska 6. Tel. 42-79 i 84-66.
BIURO I SKŁADY: Grochowska 45. Telefony: 42-46, 42-78 i 2-98.
FABRYKA: Grochowska 45. Tel. 12-98.

Znana i poważana w sferach przemysłowych placówka wytwórcza cieszy się dużem powodzeniem dlatego, że w ciągu całej swej pracy na polu elektrotechnicznem stosowała metody wielkich i racjonalnych przedsiębiorstw, mianowicie do fabrykacji używała jedynie materjałów pierwszorzędnych, zaś produkcję oparła na najnowszych wymaganiach postępu technicznego. To też rozwój tej fabryki postępuje stale naprzód a różnorodność fabrykatów świadczy o intensywnie prowadzonej działalności wytwórczej.

Bogato przedstawia się produkcja w dziale oświetleniowym, przyczem jak w innych fabrykach tak i w tym dziale fabrykaty odznaczają się pięknym artystycznym wyglądem. W dziale oświetleniowym znajdujemy świeczniki ozdobne i gładkie sufitowe oraz ścienne, armatury kolejowe i uliczne zewnętrzne i wewnętrzne, lucty, plafory, reflektory, lampy biurkowe, nocne wężowe, części do świeczników i t. p.

Niemniej bogato przedstawia się dział instalacyjny, a zatem gniazda bezpiecznikowe i części do



Gmach biurowy oraz budynek fabryczny Zakładów Elektrotechnicznych Bracia Borkowscy.

Rok założenia firmy 1907. Dnia 30. 12. 1928 r. przeszła firma na spółkę akcyjną. Wysokość kapitału zakładowego wynosi 1.800.000 zł. O rozmiarach fabryki świadczy najlepiej liczba zatrudnionych pracowników wynosząca obecnie 180.

Fabryka wyrabia znane i cenione grzejniki elektryczne „Brabork" do celów domowych i przemysłowych. Do celów domowych wyrabia żelazka, kuchenki, rondelki, czajniki, karbówki, grzałki, poduszki elektryczne (kompresy), lampy lecznicze, piecyki, samowarki i kotły do grzania wody; do celów przemysłowych żelazka krawieckie, kuchenki jedno- i wielopaleniskowe, kociołki do laku i kleju, aparaty do lakowania butelek.

Dla celów przemysłowych wykonuje firma wszelkie grzejniki na zamówienie.

nich, gniazda wtyczkowe i wtyczki, gniazda sufitowe i rozgałęźne, końcówki, złącza, trzpiony, łapki, baldaszki, bezpieczniki słupowe, piorunochrony rożkowe, druty topikowe, ostrza do piorunochronów budynkowych i części do nich, wreszcie rozmaite przyciski dzwonkowe.

Podkreślić należy, że wyszczególnione artykuły wykonywane są całkowicie w wymienionej fabryce, jeżeli zaś chodzi o jakość, to nie ustępują one pod względem dobroci wykonania wyrobom zagranicznym. 8220

Wszystkim kupcom tej branży oraz interesowanym Czytelnikom naszym polecamy pokrywać swoje zapotrzebowanie w tej firmie, gdyż dzięki długoletniej praktyce i specjalizacji w tej gałęzi przemysłu wyroby tej fabryki są naprawdę godne polecenia.

Radjo na usługach polskiej policji

Władze policyjne wszystkich krajów tak samo, jak i polska policja państwowa, starają się wykorzystać postęp techniki dla swoich celów. Radjo, jako doskonały środek łączności, oddaje olbrzymie usługi służbie policyjnej. Nie wszyscy wiedzą o tem, iż policja polska posiada własne radjostacje, które pracują wyłącznie dla pożytku władz bezpieczeństwa. Stacyj takich narazie jest tylko trzy: w Warszawie, Lwowie i Białymstoku, jednak w najbliższym czasie przewidziana jest budowa dalszych stacyj policyjnych w innych miastach. Stacje policyjne — to stacje krótkofalowe, które posługują się prawie wyłącznie szyframi. Radjostacja zainstalowana w Warszawie przy Komendzie Głównej Policji Państwowej jest centralną stacją policyjną i utrzymuje stały kontakt ze stacjami prowincjonalnemi we Lwowie i Białymstoku oraz stacjami policyjnemi we Wiedniu i Berlinie. W ten sposób coprawda odniedawna, nawiązana została stała komunikacja między polską stacją policyjną, a stacjami zagranicznemi obcych policyj. Stacje polskie policyjne rozporządzają mocą od 100 do 25 wat w antenie. Poza stacjami nadawczemi posiada policja polska pewną ilość radjostacyj typu polowego, które odgrywają olbrzymią rolę świetnego łącznika między poszczególnemi komendami policyjnemi, zwłaszcza na wypadek przerwania komunikacji telefonicznej i telegraficznej, np. w okresie burz i powodzi.

Liczba radjoabonentów w Województwie Poznańskiem

W dniu 1 października br. liczba radjoabonentów na obszarze Dyrekcji P. i T. w Poznaniu wynosiła 19 778, oraz na terenie Dyrekcji P. i T. w Bydgoszczy, należącym do Województwa Poznańskiego (19 urzędów pocztowych) 2 268 osób, czyli w całem Województwie Poznańskiem razem 22 046 osób. (Dyr. P. i T. Poz. 23. X. 29 — IX. 4. i Byd. 29. 9. 29 — 5886. VIII.)

NOWE WYDAWNICTWA

„Tydzień Radjowy“ Nr. 48.

Ukazał się najnowszy numer „Tygodnia Radjowego“ i zawiera następujące artykuły:

Co mówi Ernst Hardt? — U kierownika literackiego warszawskiej radjostacji. — Na falach polskich. — Uniwersalny odbiornik krótkofalowy. — Porady techniczne. — Kronika radjowa. — Komunikaty i Dział rozrywek umysłowych.

Numer zdobią liczne ilustracje. Cena pojedyńczego numeru 85 gr. Abonament miesięczny tylko 2.— złote. — Adres Redakcji i Administracji: Poznań, Plac Wolności 11.

Czytajcie, abonujcie i rozpowszechniajcie „Tydzień Radjowy“.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Ciągówki „Hart-Parr"

Powszechnie znane i cenione w kołach rolniczych są traktory „Hart-Parr". Ciągówki te uchodzą za pierwowzór wszystkich amerykańskich ciągówek. Doświadczenie wykazało, że trwałość ich jest bardzo duża, pewna sprawność w pracy, oraz łatwość w obsłudze.

Silnik (motor) jest leżący, dwucylindrowy, wolnobieżny, a nie szybkobieżny samochodowy; przy traktorach 50 KM. jest czterocylindrowy leżący.

Napęd mechanizmu jest wyłącznie trybami czołowemi, napęd kół tylnych bezpośrednio z wału korbowego poprzeczną przenośną również trybami czołowemi; napęd tarczy pasowej bezpośrednio z wału korbowego bez przenośni.

Trzeba wiedzieć, że fabryka „Hart-Parr" Company Charles City-lowa jest jedną z największych i najstarsz. fabryk traktorów w Ameryce, przyczem jest ona ściśle wyspecjalizowana w budowie traktorów. Wymieniona fabryka ulepszyła w r. 1928 konstrukcję tych maszyn w ten sposób, że przez nieznaczne zwiększenie wagi uzyskano bardzo wydatne zwiększenie siły pociągowej.

Na podstawie wyników urzędowych badań na uniwersytecie w Lincoln (Nebraska U. S. A.), miarodajnych w całej Ameryce, niektóre liczby, dotyczące tylko tych traktorów, które w Europie najwięcej się przyjęły, przedstawiają się następująco:

	Największa siła na tarczy pasowej mierzona	Największa siła na haku pociąg. mierzona
„Hart-Parr" 24 KM.	31,99 KM.	21,77 KM.
Case 20 KM.	25,54 KM.	17,52 KM.
Fordson	19,15 KM.	9,34 KM.
„Hart-Parr" 36 KM.	42,85 KM.	32,25 KM.
Case 32 KM.	36,73 KM.	24,52 KM.

Cyfry te stwierdzają, że fabryka „Hart-Parr" Company City-lowa wyzyskuje w swoich maszynach tak dużą wydajność użytkowej mocy, jakiej żaden inny podobny fabrykat przy tych samych wielkościach i przy takiej samej wadze maszyn dotychczas osięgnąć nie zdołał.

Pierwsze traktory w Ameryce zbudowane zostały przez zakłady „Hart-Parr" Comp. Charles City-lowa w r. 1901; doświadczenie przeto 28-letnie, zdobywane mozolnie wyłącznie w tym dziale, wykazało, że przy budowie traktorów nie wystarczy rozporządzać tylko sztabem zdolnych inżynierów-mechaników i odpowiednim zespołem pracowników, lecz nieodzownem jest też duże doświadczenie rolnicze w dziedzinie uprawy roli, gdyż tylko tym sposobem można dać gospodarstwu rolnemu maszynę, która znanym — tak wielostronnym, jak nigdzie — wymaganiom odpowie.

Ażeby powyższe uwagi umocnić, wystarczy przytoczyć choćby jeden przykład:

Lekkie w założeniu konstrukcje samochodowe (automobilowe) nie mogą być przy budowie traktorów uważane za praktyczne i ostateczne rozwiązanie tego problemu. Samochody pracują na dobrych szosach, a po pracy z reguły znajdują pomieszczenie w garażach, gdzie zawsze są do dyspozycji odpowiednie przyrządy, ażeby niemi można było maszynę odpowiednio konserwować i przeprowadzać potrzebne reperacje.

Traktory natomiast zazwyczaj od rozpoczęcia aż do skończenia robót stoją w polu, a pomoc techniczna dla nich też nierzadko bardzo wiele pozostawia do życzenia, traktor przeto musi posiadać pojedyńczą konstrukcję i musi być tak solidnie zbudowany, żeby odpowiadał wszelkim, w rolnictwie stale spotykanym warunkom, czyli inaczej: musi być przedewszystkiem dobrą i praktyczną maszyną rolniczą.

Zakłady „Hart-Parr" Company Charles City-lowa przy budowie swych ciągówek uwzględniły w pełnej mierze te warunki.

Rama podwozia z prasowanej stali daje konstrukcję wygodną i przejrzystą do obsługi w ruchu i konserwacji, w przeciwieństwie do zwartych ustrojów bez ram rozpowszechnianych po wojnie traktorów, z mechanizmami montowanemi na odlewanych osłonach, z koniecznością zastosowywania wielu szybko zużywających się części. Mimo budowy ramowej waga traktora w stosunku do dużej rezerwy siły, którą ciągówka „Hart-Parr" oddaje, jest nieznaczna.

Nowy karburator naftowy, obecnie zastosowany do omawianych traktorów, przedstawia radykalny przewrót w tej dziedzinie. Nowy karburator doprowadza naftę do głowicy cylindrów w stanie zimnym, przez co wspomaga się chłodzenie, a unika przedwczesnych zapłonów. Tylko w jałowym biegu silnika, kiedy cylindry są chłodniejsze, przewodzi się naftę przez przewód podgrzewaczy gazami wylotowemi. Na klapę, dławiącą ilość dopływającej mieszanki z gaśnika, działa bezpośrednio regulator odśrodkowy. Wytrysk zaś nafty z gaźnika nastawia się ręcznie, według niewidoczności gazów wylotowych z wydmuchu, który dlatego jest umieszczony z przodu w obszarze stałego widzenia kierowcy. Tym sposobem gwarantuje się najekonomiczniejsze zużycie nafty.

Dzięki prostej i wygodnie dostępnej budowie wyróżnia się obsługa traktora „Hart-Parr" ogromną łatwością w zrozumieniu, oraz szybką orjentacją dla każdego, bez porównania przystępniejszą niż przy silnikach samochodowych.

Zakłady „Hart-Parr" Company Charles City-lowa budują swoje traktory o silnikach dwucylindrowych w układzie leżącym, z wentylami z góry nastawialnemi. W tych dwucylindrowych, wolnobieżnych silnikach

czterotaktowych spalanie nafty jest zupełniejsze, niż w szybkobieżnych silnikach samochodowych. Konieczność przy tem większego wyrównania mas w ruchu przez cięższe koła zamachowe jest korzystnem w ujednostajnieniu nagle zmiennych oporów ciągnienia i przy poślizgach przed dojściem do źródła mocy, tj. do silnika. Ciężaru swego przez to traktor „Hart-Parr" nie powiększa, gdyż jednem kołem rozmachowem połączone jest skuteczniejsze przez to sprzęgło cierne, a drugie koło rozmachowe tworzy tarcza pasowa do napędu maszyn umiejscowionych.

Dzięki dwom tylko cylindrom, silnik posiada o połowę mniej wentylów i świec zapłonowych, niż 4-cylindrowy szybkobieżny silnik samochodowy. Wobec dwutaktowych motorów wybuchowych czterotaktowy silnik odznacza się większą elastycznością przy niejednostajnem zapotrzebowaniu siły, ponieważ przy wyższych prężnościach po zapłonie na krótszych drogach skoku wyrównuje zmienność oporów.

Siłę napędową przenosi silnik „Hart-Parr" na koła popędowe wyłącznie czołowemi trybami, przez co straty tarcia w przeniesieniu są znacznie mniejsze, niż to zachodzi przy zwykłych zastosowaniach trybów stożkowatych u innych traktorów. W razie wymiany któregoś z kół zębatych czołowych, można uniknąć daleko łatwiej i pewniej błędów montażowych, które tak często występują przy montażu trybów stożkowych. Skrzynka biegów z trzema różnemi prędkościami wprzód i jedną wstecz jest wykonana z jednego bloku, który zawiera także dyferencjał. Wszelkie wałki trybów, oprócz wału korbowego, są zmontowane w łożyskach kulkowych i rolkowych.

Główny wał korbowy ułożony jest w bardzo szerokich łożyskach, umieszczonych bezpośrednio obok korbowodów, w celu zapewnienia zawsze ścisłych prstopadłości osi cylindrów z tłokami wału korbowego.

Chłodzenie jest obiegowe wodą, przy pomocy specjalnie pojemnego radjatora, opatrzonego rurkami miedzianemi, zasilanego pompą odśrodkową i aluminjowym wentylatorem, zmontowanym na sprzęgle ciernem. Filtr powietrzny, dwudzielny, umieszczony nad silnikiem, ma wewnątrz warstwowo ułożone siatki, które tworzą górną część filtra powietrznego, dołem zaś mieści się druga część filtra, złożona z siatek drucianych i wkładek manilinowych tak, że dopiero przez tę drugą część filtra dostaje się do motoru powietrze zupełnie wolne od pyłu.

Zapłon magno-elektryczny uskutecznia oryg. Bosch'a magneto, opatrzone rozrusznikiem.

Smarowanie uskutecznia automatycznie działający aparat smarujący, doprowadzający oliwę do wszystkich wałków, łożysk i do wszelkich elementów pracujących. Sterowanie jest samochodowe, umożliwiające sprawne władanie traktorem na najmniejszych nawet skrętach.

Platforma dla kierowcy jest wygodna, skąd obsługujący dozoruje smarowanie najgłówniejszych elementów pracujących, dalej sprzęgło i filtr powietrza. Wszystkie ruchome części są szczelnie osłonięte, mimo to wszelkie wewnętrzne części mechanizmu silnika, przez rozluźnienie niewielu śrub, są łatwo dostępne. Ostrogi dostarcza fabryka w różnorodnem wykonaniu, odpowiednio dostosowane do różnego rodzaju gleby, koła tylne mają w tym celu odpowiednio przewidziane otwory.

Hak pociągowy, umocowany w środkowym punkcie ramy głównej traktoru, umożliwia odpowiednie uczepianie za traktorem wszelkiego rodzaju narzędzi w dowolnej wysokości i pod dowolnym kątem.

Dane techniczne traktorów „Hart-Parr" są następujące:

	Traktor mniejszy	Traktor większy
Efekt. moc silnika	*24 KM.*	*36 KM.*
Ilość cylindrów	2	2
Średnica cylindrów	146 mm.	172 mm.
Skok tłoków	165 mm.	178 mm.
Obroty w minucie	850	800
Wymiary łożysk główn. wału:		
długość	100 mm.	140 mm.
średnica	64 mm.	64 mm.

Smarowanie: automatyczne z aparatu działającego pod ciśnieniem.

Chłodnik syst. radjotorowego z miedzianemi rurkami, pompą odśrodkową i wentylatorem aluminjowym:

	Traktor mniejszy	Traktor większy
Obroty w minucie pompy	2285	2350
Zawartość chłodnika	30 ltr.	40 ltr.
Materjał palny — nafta:		
Zawartość zbiornika	55 ltr.	85 ltr.

Zapłon: oryg. magneto Bosch'a.

Przenośnie: wyłącznie trybami czołowemi wyposażone, dają dwie chyżości wprzód i jedną wstecz; tryby są z hartowanej stali.

Koła jazdowe ze sprychami stalowemi (smarowanie odbywa się smarowicami):

	Traktor mniejszy	Traktor większy
Średnica kół tylnych	1170 mm.	1320 mm.
Szer. obręczy kół tylnych	254 mm.	305 mm
Średnica kół przednich	790 mm.	709 mm.
Szer. obręczy kół przedn.	130 mm.	130 mm
Chyżość:		
I-sza chyżość w godz.	4264 mtr.	3636 mtr.
II-ga chyżość w godz.	5394 mtr.	5213 mtr.
III-cia chyżość w godz.	6806 mtr.	6661 mtr.
Chyżość wstecz	4264 mtr.	3636 mtr.
Waga traktorów:		
Bez wody, oliwy i ostróg	1950 kg.	2600 kg.

Z tej wagi przypada $1/3$ na przednie i $2/3$ na tylne koła.

	Traktor mniejszy	Traktor większy
Tarcza pasowa:		
Średnica	335 mm.	335 mm.
Szerokość	200 mm.	335 mm.
Obroty w minucie	850	800
Wielkość maszyny:		
Cała długość	3000 mm.	3350 mm.
Cała szerokość	1650 mm.	1850 mm.
Cała wysokość	1420 mm.	1700 mm.
Najmniejszy krąg skrętu	4,2 mtr.	4,8 mtr.

Działalność: Traktor 24 KM. orze w średnio ciężkiej roli dziennie 3,5 do 4,5 ha., traktor 36 KH. 4,5 do 6 ha.

Jeśli chodzi o młockę, to traktor 24 KM. ciągnie doskonale młocarnię 48" lub 55", traktor 36 KM. ciągnie z łatwością 54" do 60" lub 68" młocarnię.

Do każdego traktora dodaje się wszelkie narzędzia, potrzebne do utrzymania maszyny w ruchu, dodaje się też regulator, tarczę pasową, hak pociągowy, kompletny garnitur ostróg, automat smarujący „Alemit", oliwiarki, kleszcze do rur etc.

Powyższe dane, dotyczące ciągówek „Hart-Parr" podaje nr. 3—4 czasopisma miesięcznego „Maszyny Rolnicze".

Traktory „Hart-Parr" dostarcza F. Suchanek i S-ka., Przedsiębiorstwo Techniczno-Handlowe dla Rolnictwa i Przemysłu, Poznań, plac Wolności 8/9.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Sprawa programu mieszkaniowego na 1930 rok

Aktualność zagadnienia programu budownictwa mieszkaniowego na rok następny doceniają w chwili obecnej zarówno zainteresowane czynniki fachowe jak i miarodajne rządowe.

W sprawie powyższej czytamy w Nr. 46 „Przemysłu i Handlu" co następuje: Stosownie do włożonego na Izbę Przemysłowo-Handlową w Warszawie na zjeździe delegatów Izb Przemysłowo-Handlowych w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dniach 7 i 8 października rb. zadania przedstawienia programu budownictwa mieszkaniowego na 1930 r., Izba, zgodnie z uchwałą swego zebrania plenarnego w dn. 30 października r. b., złożyła PP. Ministrom Przemysłu i Handlu oraz Skarbu obszerny memorjał, w którym podała szereg wniosków wraz z umotywowaniem, składających się na ten program. Tezy, przedstawione przez Izbę, dadzą się ująć, jak następuje:

Ruch budownictwa mieszkaniowego w 1930 r. w żadnym razie nie powinien być ograniczony do mniejszych rozmiarów, niż te, jakie wynikałyby z zaspokojenia przynajmniej połowy rocznego wzrostu zapotrzebowania na mieszkania, co pod względem finansowym odpowiada potrzebie uruchomienia według nakreślonego programu kredytów budowlanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego conajmniej w wysokości zł 110 milj. niezależnie od potrzeby wykończenia budowli już rozpoczętych i dawniej finansowanych, na co potrzebna jest kwota zł 30 milj. w tem 12 milj. dla samej Warszawy.

Mieszkania winny być budowane skromnie i tanio. Typy domów ograniczone być winny do dwóch, wykonywanych w grupach niemniej niż 200-mieszkaniowych, a mianowicie:

T y p I. Domy 4-mieszkaniowe, ośmioizbowe, jednopiętrowe z ogródkami, położone na peryferjach miast.

Typ II. Domy miejskie, kamienice wielopiętrowe.

Tereny i place dla taniego budownictwa mieszkaniowego winny być hipotecznie wydzielane i sprzedawane z zapasów państwowych i miejskich po cenach i na warunkach ulgowych.

Biorąc za podstawę ceny materjałów budowlanych i robocizny w 1929 r. w Warszawie, cena dwuizbowego mieszkania typu I łącznie z placem określona jest przez Izbę na zł 10.800, cena zaś łącznie z placem mieszkań typu II:

a) o powierzchni użytkowej 40 m² na zł 18.200
b) o powierzchni użytkowej 60 m² naa zł 28.500
c) o powierzchni użytkowej 80 m² na zł 38.000
d) o powierzchni użytkowej 100 m² na zł 47.500

Biorąc za podstawę dane, dotyczące 1929 r., czynsz za mieszkania dwuizbowe w domach typu I miesięcznie łącznie z amortyzacją, t. j. nabywaniem prawa na własność mieszkania określić należy na zł 76, natomiast czynsz za mieszkania w domach typu II miesięcznie, również łącznie z amortyzacją, dla mieszkań o powierzchni:

a) 40 m² na zł 131
b) 60 m² na zł 207
c) 80 m² na zł 275
d) 100 m² na zł 345

Na podstawie przedstawionego planu można wybudować w 1930 r. mieszkań:

a) 2-izbowych typu I 9.000 w 45 osiedlach,
b) Typu II o powierzchni użytkowej:

40 m²	1.400
60 m²	450
80 m²	230
100 m²	230
Razem:	11.310

Orjentacyjnie Izba proponuje następujący podział osiedli, zawierających po 200 mieszkań, pomiędzy poszczególne miasta, odznaczające się największym głodem mieszkaniowym, i centra fabryczna:

	Osiedla typu I	Osiedla typu II kamienice miejskie
Warszawa	16	5
Łódź	10	2
Zagłębie Dąbrowskie	10	2
Białystok	3	1
Gdynia	3	1
Lwów	2	1
Kraków	1	1
Razem:	45	12

Akcję budowy takich mieszkań prowadzić winny Komitet Rozbudowy i magistraty miast.

Obszerny i szczegółowo uzasadniony memorjał Izby omawia wkońcu metody wykonywania nakreślonego programu budownictwa, a m. in. wskazuje na zmiany, jakie poczynione być winny przez Bank Gospodarstwa Krajowego, przy ustalaniu wysokości przyznawanych kredytów budowlanych.

Przemysł ceramiczny w Poznańskiem

Ciężki kryzys, jaki przechodzi w roku bieżącym nasze życie gospodarcze, najpoważniej odbił się może w budownictwie i przemyśle ceramicznym, jako z nim ściśle zespolonym.

Ostateczne rezultaty produkcji w przemyśle ceramicznym okręgu poznańskiego nie mogą być jeszcze ściśle określone, niewątpliwem jednak już jest, że produkcja ta będzie niższą i przypuszczalnie osiągnie 60—70 proc. zeszłorocznej.

Już od sierpnia począwszy wiele zakładów większych z powodu nikłego popytu rozpoczęło zmniejszać i celowo hamować swą produkcję, a w końcu września wobec dużych zapasów gotowego materjału, szereg poważniejszych cegielń zmuszony został przerwać zupełnie produkcję.

Zbyt na cegłę w ostatnich tygodniach określić można jako wprost katastrofalny. Transakcje, jeżeli jakiekolwiek dochodziły do skutku były wyłącznie wekslowe. Protesty wekslowe i prolongaty stały się zjawiskiem wprost epidemicznem.

Mimo podrożenia przewozów kolejowych od 1 października ceny za wyroby nie podwyższono, przeciwnie kształtowały się one nadal bardzo zniżkowo. Wyprzedaż poniżej kosztów własnych staje się niemal regułą.

Wszelki wywóz ustał, a podjęciu jego stoi na przeszkodzie nowy wymiar cegły.

Zapasy cegły sięgają 50 proc. tegorocznej produkcji.

W dziedzinie dachówki i sączków sytuacja jest nieco lepszą, wszelako i tu niewypłacalność klientów daje się boleśnie we znaki.

W dziale sączków dopiero w ostatnich tygodniach wytworzyły się większe zapasy, a nadzieje na zrealizowanie ich jesienią i wiosną są niewielkie, wobec niskich z jednej strony kredytów meljoracyjnych i wobec ciężkiej sytuacji rolnictwa z drugiej strony.

Produkcja cementu i wapna w Polsce

Na terenie Rzeczypospolitej czynnych jest 16 cementowni, z których 11 przypada na województwa centralne i wschodnie, 3 na województwa południowe i 2 na województwa zachodnie. W powyższych fabrykach liczba zainstalowanych silników o ogólnej mocy 71 108 KM. wynosi 727, zaś liczba zatrudnionych robotników zgórą 6 i pół tysiąca. Zdolność wytwórcza 16 cementowni wynosi 1637.0 tysięcy ton, zaś produkcja tylko 1.060.8 tysięcy ton. Wapienników mamy na terenie całej Polski 79, z czego na województwa centralne i wschodnie przypada 26, na woj. południowe 26 i na woj. zachodnie 17. W powyższych fabrykach liczba zaintalowanych silników o ogólnej mocy 8683 KM. wynosi 203, zaś liczba zatrudnionych robotników dochodzi do 4 000. Zdolność wytwórcza roczna wapna palonego wynosi 1 191 863 ton, zaś produkcja wapna palonego tylko 856 219 ton, w czem wapna budowlanego 687 603 ton.

Zwolnienie nowych budowli od podatku

Ministerstwo Spraw Wewn. w porozumieniu z Min. Skarbu komunikuje, że nowe budowle zostały zwolnione tylko od podatku nieruchomości, względnie od podatków budynkowych, pobieranych na rzecz państwa i związków komunalnych. (Art. 1 ustawy z 22. 9. 1922, poz. 785 Dz. U.). Natomiast specjalne opłaty drogowe nie mogą być utożsamione z tamtemi podatkami, gdyż stanowią współudział zainteresowanych w kosztach utrzymania i budowy dróg, a wysokość podatku od nieruchomości stanowi jedynie podstawę wymiaru tych opłat. Wolno przeto pociągać właścicieli nowo wznoszonych budowli do specjalnych opłat drogowych. Także Najwyższy Trybunał Administracyjny orzekł, że opłaty nie mogą być uważane za podatki.

WIADOMOŚCI DROBNE

KURSY BEJCOWANIA I POŁYSKIWANIA DRZEWA.

Z inicjatywy Pierwszej Polskiej Wytwórni Zapraw do Drzewa „As" w Grudziądzu odbył się w Bydgoszczy kurs bejcowania i połyskowania drewna. Zgłosiło się na kurs ogółem 60 uczestników, majstrów i bejcmajstrów bydgoskich fabryk mebli. Prelegent, prowadzący kurs, jest kierownikiem działu chemicznego w firmie „As", Pierwsza Polska Wytwórnia Zapraw do Drewna w Grudziądzu, i posiada długoletnią praktykę zagraniczną.

Celem tego kursu było podniesienie rzemiosła i przemysłu stolarskiego na wyższy poziom, dlatego też życzyćby sobie należało, ażeby i inne miasta poszły za przykładem bydgoskiego cechu stolarskiego

SPRZEDAŻ 600.000 PODKŁADÓW KOLEJOWYCH ZAGRANICĘ.

W pierwszych dniach listopada rb. zawarło ministerstwo rolnictwa umowy z dwoma firmami zagranicznemi na sprzedaż około 600 000 sztuk sliprów pojedyńczych (angielskich podkładów kolejowych) po cenie 9 szylingów i 3,8 pensa za blok-sliper (dwa podkłady), z dostawą w okresie gospodarczym 1929-30.

Jest to jedna z poważniejszych transakcyj, zawartych przez ministerstwo rolnictwa w zakresie obrotu drewnem obrobionem. Pomimo niepomyślnego położenia na rynku drzewnym, zdołało ministerstwo uzyskać w tej umowie bardzo liberalne warunki techniczne tej dostawy, oraz ceny, przekraczające poziom zeszłoroczny. Wspomniana transakcja niewątpliwie będzie miała poważne znaczenie dla produkcji krajowej, albowiem na tej podstawie będą się kształtowały ceny drewna, pochodzącego z lasów prywatnych, jak również ceny, otrzymywane przez przemysł krajowy.

WŁASNY DOMEK ZA 2535 FRANKÓW.

Na urządzonej ostatnio w Paryżu wystawie mieszkań duże przedsiębiorstwo francuskie „La Maison" wystawiło plany, modele i fotografje domów mieszkalnych, po cenach wprost nieprawdopodobnie niskich.

Każdy, kto rozporządza kilkudziesięcioma sążniami gruntu, może przyjść w posiadanie własnego domku. Najmniejszy model przewiduje domek o dwóch ubikacjach: jeden pokój o wymiarach 2,5×2,8 mtr., drugi 2,5×1,50 mtr. za cenę 2535 franków. Dobudowanie werandy podwyższa cenę o 400 franków. Domek mieszkalny o dwóch pokojach z kuchnią kosztuje 7 tysięcy franków.

Domki te, których setki już stanęło w okolicach Paryża, budowane są pod hasłem praktyczności i prostoty. A więc szafy wmurowane w ściany, łóżka składane na dzień, każdy centymetr powierzchni wyzyskany do ostatecznych granic.

Nie trzeba dodawać, że wszystkie mieszkania zaopatrzone są w światło elektryczne i centralne ogrzewanie.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 21. 11. Związek Poznańskich Cegielni, Sp. z ogr. odp. w Poznaniu notuje następujące ceny fr. wagon lub cegielnia za 1000 sztuk: Cegłę iłową 65, cegłę tonówkę I kl. 85 zł, II kl. 80 zł, III kl. 70 zł, dachówkę-karpiówkę 150 zł, kliny duże 275 zł, kliny krótkie 250 zł, gasiory 1200 zł, pustaki-dziurawki format cegły 75.50 zł, pustaki „Foerstera" 130 zł, pustaki „Kleina" 130 zł, pustaki „Westfala" 12-stki 270 zł, pustaki „Westfala" 15-stki 290 zł, dreny 1½ ca. 77 zł, 2 ca. 105, 3 ca. 190 zł, 4 ca. 300 zł, 5 ca. 450 zł, 6 ca. 620 zł, 7 ca. 1000 zł i 8 ca. 1400 zł, płyty ścienne 195 zł.

Lwów, 21. 11. A. Materjały do robót murarskich. Cegła palona ręczna i maszynowa za 1000 szt. 76—80, n. b. 86—110, cegła dęta za 1000 szt. 110, n. b. od 120 wzwyż. cegła szamotowa krajowa za jedną sztukę od 0.45—0.70, n. b. od 0.48—0.76. Piasek żółty za 1 $m.^3$ n. b 6.50, piasek biały 9, piasek rzeczny prowinc. 6.—. Wapno palone za 1000 kg. 40—45, wapno gaszone n. b. 1 $m.^3$ 37. Gips murarski marki „Łopuszka" za 1000 kg. loco wagon Lwów 67, n. b. 80; gips sztukatorski za 100 kg. loco wagon Lwów 7, n. b. 9. Gipsowe dyle (Izolit) 6 cm. grube za 1 $m.^2$ 5, 8 cm. grube 6.—. Szuter tłuczony za 1 $m.^3$ 20,—. Maty trzcinowe sufitowe za 1 $m.^2$ 0.17, n. b. 0.19 Płyty korkogipsowe (loco m. Lwów) za 1 $m.^2$ do 100 m. 5.60, do 1000 m. 5.20, od 2000—3000 m. 4.80; płyty posadzkowe kamionkowe (loco m. Lwów) 1 $m.^2$ 21.50; płyty 2-kolorowe 1 $m.^2$ 23.50; płyty ścienne glazurowane Hardtmuth za 1 $m.^2$ 32. Kamień łamany, l. st. z. za 10.000 kg. 60. Ścianki korko-gipsowe (korolity) lane, n. b. za 1 $m.^2$ 7.—. Płyty trzcinowe „Berbeka" loco Lwów za 1 $m.^2$ Nr. II 3.25, Nr. IV 4.—, Nr. VI 5.—. Dreny za 1000 sztuk 4 cm. 70 — 5 cm. 80, 6 cm. 94, 8 cm. 150, 10 cm. 250, 13 cm. 350, 15 cm. 440.

B. Do robót betonowych: Cement w beczkach za 200 kg. 23.70 loco wagon, n. b. 26,50, cement w workach za 100 kg. 11.05, cement nieprzemakalny „Siccofix" plus 1.10 na 100 kg. do cen cementu port., cement szybkotwardniejący (bauxytowy) „Citadur" za 100 kg. w beczkach po 200 kg. 32, we workach pap. 30.50. Szuter rzeczny sztychówka 31 za 10.000 kg. loco wagon Sambor. Żwir raz rafowany[5]) za 10.000 kg. 37, żwir dwa razy rafowany n. b. 45.—[5]), żwir wysiewki sztychówka n. b. 30. Stopień betonowy bez osadzenia 1 m.b. 13.50, stopień terrazowy bez osadzenia za 1 m.b. 20. Posadzki terrazowe poziome za 1 $m.^2$ 12,—[3]), posadzki pionowe za 1 $m.^2$ 24. Krawężnik betonowy $^{18}/_{25}$ za 1 m.b. 5.—, krawężnik surowy loco wagon kamieniołom Jaremcze 7.—. Rury betonowe za szt.[4]): 15: 2.75, 20: 3.39, 30: 5.25, 40: 8.40, 50: 10.50, 60: 13.—. Marmurek do terraza za 100 kg. 10.50—13. Posadzka ksylolitowa za 1 $m.^2$ od 9.50. Chodnik z płyt betonowych i krawężników kompl. wykonany za $m.^2$ 15.00. Krawężniki 25 cm. wys. za 1 m.b. 5.—. Płyty chodnikowe za 1 m^2 7.00 zł.

(n. b. = na budowie; l. st. z. = loco stacja załadowcza. W razie, gdy skrótów tych niema, ceny są podane loco skład).

DRZEWO.

Białystok, 21, 11. Drzewo: Cal. sos. I gat. stolarka 115 zł. za festmetr, — półtorówki 115, — dwućwierciówki 115; calówki, półtorówki, trzyćwierciówki, dwucalówki kantowe 90 zł. festmetr, (sosnowe) 3×3, 4×4 i 4/5, 4/6 i 5/6 kantówki 90 zł. za festmetr, 1 cal, 1½ c., 2 c. i ¾ c. świerkowe 75 zł za festmetr, krokwy sosn. lub świerkowe 75 zł. za festmetr, podwaliny belki 90 zł., dębowe 1 c., 2 c., 1½ c. i ¾ c. 140—160 zł. za festmetr, szalówka 95—125, heblowane 1½ c., 2 c. 100—115 zł. metr fabr., plastyny 80 zł, metr bież. Na rynku drzewa tartego panuje tendencja słaba z powodu braku gotówki.

Lublin, 21. 11. Deski sosnowe obrzynane 2 cal. 110 zł., 1½ c. 100, 1 c. 90, ¾ c. 80, deski sosnowe stolarskie nieobrzynane I gat. 2 c. 160, 1½ c. 150, 1 c. 140, ¾ c. 135, — II gat. o 15 proc. taniej, deski dębowe nieobrzynane różnej grubości od 145—165, kantówka zwykła 90, obstalunkowa wymiary 115—130 zależnie od grubości. Szlipry loco wagon szylingów 8, fryzy dębowe 1.24—1.28 za $metr^3$. Zapotrzebowanie w kraju nikłe. Na eksport w poszukiwaniu dębina pierwszej jakości. Naogół tendencja zniżkowa.

Lwów, 21. 11. Notowania drzewa Izby Przem.-Handl. we Lwowie w obrocie krajowym loco wagon stacja załadowania w województwach Lwów, Tarnopol i Stanisławów z dnia 26 października: Drzewo jodłowe i świerkowe w stanie okrągłym okoronowane: celulozowe do 10 cm. średnicy 31,50 zł., kopalniane od 10 cm. średnicy i wyżej — 1.50 m. dług. i wyż. 29 zł., drzewo dłużycowe 14—20 cm. średn. oraz 21—36 cm. średn. — 37 zł., kloce zdrowe tartaczne 4 m. długie i wyż., 20 cm. i wyż. średn. —, średnica w czucie od 20—25 cm. zł. —, od 26 cm. i wyż. 35 zł., te same wyłącznie świerkowe o 10 proc. drożej, drewno jodłowe i świerkowe w stanie tartym i ciosanym: deski i brusy jodłowe z pod piły 3—6 m. dług., 10 cm. i wyż. szer. 26, 33, 40, 52 mm. grub. 91 zł., 20 mm. grub. 99 zł., 13 mm. grub. 109 zł., te same świerkowe, wymiary jak wyżej 105 zł., deski i brusy jodłowe i świerkowe budowlane, wymiary te same 52 mm. grub. 105 zł., 20 mm. grub. 112 zł., 13 mm. grub. 122 zł., deski i brusy stolarskie, świerkowe lub czyste i półczyste jodłowe, wymiary jak wyżej, 52 mm. grub. 150, 20 mm. grub. 155, mm. grub. 165, deski i brusy IV kl. świerkowe i jodłowe, wymiary te same, 70—74, — 80 zł., deski i brusy świerkowe, jodołwe od 1 m. wzwyż, ale poniżej 3 m. o pozostałych wymiarach jak poprzednio, są o 33 proc. tańsze; kantówki i rygle rznięte 3—6 m. dług., 8×8 i wyżej grube 92 zł., 6—3 m. dług., grubość ta sama — 99 zł., inne wymiary według umowy. Łaty rznięte 3—6 m. dług., 26—50 mm. grub., 46—52 mm. szer. — 105 zł., 1—2½ m. grub. — 55 zł., drzewo ciosane 6—9 m. dług., 16×8 grub. — 55 zł., w grubościach wyższych — 68 zł. Drzewo sosnowe w stanie okrągłym okoronowane: kopalniane 10 m. średn., 1.50 m. dług. i wyż. — 29 zł., kloce zdrowe tartaczne, pochodzące z całych dłużyc —, w stanie tartym i ciosanym deski i brusy sosnowe budowlane 3—6 m. dług., 10 cm. i wyżej szer. 33—40, — 52 mm. grub. — 104 zł., długość i szerokość ta sama, 16 cm. i wyż. szer., 33—40, — 52 mm. grub. — 108 zł., wyż. szer. 26—33.40, — 52 mm. grub. — 145 zł., deski i brusy sosnowe IV kl. są o 25 proc. tańsze, deski i brusy sosnowe od 1 m. wzwyż, ale poniżej 3 m. są o 40 proc. tańsze, kantówki i rygle rznięte 3—6 m. dług. 8×8 i wyż. grube — 120 zł., 6—8 m. dług., grubość ta sama, — 120 zł., wymiary większe według umowy, drzewo ciosane 3—6 m. dług. w grubościach 16×18 — 63 zł., 18×21 i wyż. — 68 zł., ponad 6—9 m. dług., w grubościach do 16×18 — 80 zł., ponad 6—9 m. dług., w grubościach 18×21 — 95 zł., deski sosnowe heblowane na pióro i wpust 3—6 m. dług., 10—18 cm. szer. — 135 zł.

Warszawa, 21. 11. (ds) Ceny trawy morskiej loco Warszawa za 100 kg. wynoszą: I gatunek zł 71, II gat. zł 67, III gat. zł 63, IV gat. zł 61. Ceny włosia przygotowanego do wyrobów meblowych, składającego się z grzyw końskich i ogonów bydlęcych wynoszą za kg.: I gat. zł 15, II gat. zł 13.50, III gat. zł 12. Ceny trawy morskiej w ostatnich czasach nieco zniżkowały. Dostawa obecnie jest dobra, towaru jest poddostatkiem. Ceny włosia od dłuższego czasu nie ulegają zmianom.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 21. 11. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütte P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 21. 11. Ceny zasadnicze za tonę f-co wagon skład złom zagraniczny — szyl. ang. 68—70, krajowy zł 90. Ceny złomu tak zagranicznego jak krajowego mają tendencję ku zniżce. Słabe zatrudnienie w hutach wytworzyło tego rodzaju sytuację, że zapotrzebowanie pokrywa się głównie złomem pochodzenia krajowego, z hurtowni raz zbywanym przez koleje państwowe, w drobniejszej zaś tylko części złomem zagranicznym, sprowadzanym przeważnie z Francji i Ameryki.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 21 listopada 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za tonę franco wagon stacja załadowania:	Zł. gr.
Surówka ‚Starachowicka" franco wagon huta Nr. 0	215.—
„ „ „ „ „ Nr. 1	210.—
„ „ „ „ „ Nr. 2	205.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350 +2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka, drut okrągły od 5½13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.	398.5
Bednarka zimno walcowana	—.—
metalowego w dniu 25 października 1929 r. w złotych (podług danych	
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525 +2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląskj miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa	150.—
Glina ogniotrwała mielona	60 —
Mączka szamotowa	80 —
Zaprawa szamotowa	7[illegible] —
Kamień wapienny	7 —

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W DN. 14. XI. 1929 R. W ZŁOTYCH PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METR.

Cyna standard 7511, cynk hutniczy 885, miedź elektrolityczna 3487, miedź standard 2921, ołów miękki 925, rtęć 29117, srebro za 1 kg. 133.

CENY RUR ŻELIWNYCH.

Centralne Biuro Sprzedaży Polskich Odlewni Rur w Warszawie ul. Nowy Świat 35 notuje w dn. 21. 11. 1929 następujące ceny w złotych za 100 kg., obowiązujące do odwołania: Rury wodociągowe (stojące lane) zł 59, plus dopłata rozmiarowa, fasony zależnie od typu i rozmiaru o zł 13 do 25 drożej za 100 kg.

Ceny powyższe należy rozumieć franco wagon stacja załadowania przy pełnowagonowych zamówieniach.

Złoty w dniu 21 listopada 1929 roku

Gdańsk przekaz 57.46—57.61, gotówka 57.49—57.64, Berlin przekaz na Warszawę 46.775—46.975, na Poznań 46.825—47.025, na Katowice 46.80—47.00, gotówka grube 46.70—47.10, drobne 46.70—47.10, Zurych przekaz 57.80, Londyn przekaz 43.50, Nowy Jork przekaz 11,25, Praga przekaz 377.50, Medjolan przekaz 214.00, Budapeszt gotówka 63.90—64.10, Wiedeń przekaz 79.54—79.82.

Przetargi • Submisje • Licytacje

OGŁOSZENIE.

Pomocnicza Składnica Nr. 7 w Poznaniu ul. Artyleryjska Nr. 2 sprzeda najwięcej dającemu w drodze przetargu publicznego materjały zdeponowane w magazynach amunicyjnych na Głównej jak niżej:

1) odpadki filcowe ca. 550 kg.; 2) odpadki płócienne i bawełniane ca. 15250 kg.; 3) odpadki jedwabne ca.1000 kg.; 4) odpadki papierowe ca. 13400 kg.; 5) odpadki tekturowe ca. 3400 kg.; 6) odpadki korkowe ca. 2450 kg.; 7) sprzążki z tasiemkami ca. 10500 szt.; 8) odpadki gumowe ca. 90 kg.; 9) spinki z paskami parc. i skórz. ca. 4150 kg.; 10) sól przeciwbłyskowa ca. 37000 kg.; 11) tlenki ołowiu ca. 970 kg.

Oferty składać należy do Pomocniczej Składnicy Uzbrojenia nr. 7 w Poznaniu w zalakowanych kopertach z napisem:

„Oferta na kupno materjałów w Głównej".

Termin otwarcia ofert naznacza się na dzień 3 grudnia 1929 r. godz. 10-ta w Kancelarji Pomocniczej Składnicy Uzbrojenia nr. 7 ul. Artyleryjska nr. 2, gdzie oferenci winni są wykazać kwitem na wpłacone do Kasy Skarbowej wadjum w wysokości 3 procent oferowanej kwoty kupna.

Zastrzega się przeprowadzenie dodatkowego przetargu ustnego.

Materjał mający być sprzedany, oferenci obejrzeć mogą od dnia 18. 11. do 30. 11. 1929 r. od godz. 9-ej do 15-ej na miejscu, t. j. na terenie magazynów amunicyjnych na Głównej (teren prywatny) po uprzedniem otrzymaniu przepustki w Kancelarji Pom. Składn. Uzbr. nr. 7 ul. Artyleryjska nr. 2, gdzie również udziela się bliższych informacyj w godz. służbowych od 9-ej do 12-ej.

Sprzedany materjał winien być przez kupujących zabrany niezwłocznie, a najpóźniej do dnia 15. 12. 1929 r.

———

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY.

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie robót wodociągowo-kanalizacyjnych, gazowych i ogrzewniczych w budującym się gmachu Izby Skarbowej przy zbiegu ul. Żelaznej, i Nowogrodzkiej w Warszawie. Warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania Min. Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50, II p., pokój Nr. 10 w godz. 9—12.

Oferty, zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu egzemplarzach ślepych kosztorysów z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach z napisem „do przetargu na roboty wodociągowo-kanalizacyjne-gazowe i ogrzewnicze w gmachu Izby Skarbowej w Warszawie" należy składać najpóźniej do godziny 12 w dniu 3. 12. 1929 r. w biurze Urzędu, bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie. (—) T. Szanior.

Państwowa Fabryka Wyrobów Tytoniowych w Poznaniu - Łazarz, ul. Wojskowa nr. 5 ogłasza niniejszem publiczny

PRZETARG OFERTOWY.

na zwózkę lokalną towarów Monopolu Tytoniowego w r. 1930 to jest na czas od 1 stycznia 1930 do 31 grudnia 1930 roku.

Bliższe warunki przetargu i obowiązki kontrahenta zawarte w „Ogólnych postanowieniach co do przewozu towarów monopolowych" przejrzeć można w Biurze Państwowej Fabryki Wyrobów Tytoniowych Poznań-Łazarz, ul. Wojskowa nr. 5, gdzie też należy wnosić oferty w zamkniętych kopertach, w terminie do dnia 10 grudnia 1929 r.

Kaucja ofertowa (wadjum) w wysokości 1.000 zł. wyraźnie jeden tysiąc złotych, winna być złożona w miejscowej Kasie Skarbowej na rachunek sum depozytowych do dyspozycji Państwowej Fabryki wyrobów Tytoniowych w Poznaniu-Łazarz, a poświadczenie złożenia wadjum winno być dołączone do oferty.

W ofercie należy zaznaczyć, że „Ogólne postanowienia" co do przewozów towarów monopolowych są oferentowi znane.

Państwowej Fabryce Wyrobów Tytoniowych przysługuje prawo swobodnego wyboru ofert mających być zatwierdzonemi bez względu na cenę, jak też unieważnienia całego przetargu bez podania powodów, o czem ostatecznie decyduje Dyrekcja Polskiego Monopolu Tytoniowego.

Oferty nie odpowiadające warunkom niniejszego przetargu nie będą rozpatrywane.

Roman Zieliński, dyrektor P. F. W. T.

———

PRZETARG OFERTOWY

Wydział Powiatowy w Szamotułach sprzeda w drodze przetargu ofertowego większą ilość starego żelaza (grzejniki z rozebranych 2 kotłów od centralnego ogrzewania).

Oferty składać należy do 1. 12. br.

Zastrzega się wolny wybór oferenta bądźto z grona lub poza grona reflektantów.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego w z. Starosty Powiatowego Dziembowski.

SPRZEDAŻ ODPADKÓW METALI.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku ogłasza przetarg nieograniczony na sprzedaż około 130 (sto trzydzieści) ton różnych gatunków odpadków metali półszlachetnych.

Ceny należy podać w złotych za jednostkę obowiązkowo loco magazyn kolejowy w Bydgoszczy, wzgl. loco składnica D. K. P. w Stoczni Gdańskiej.

Cena stała obowiązuje firmę na ustalony okres wykonania umowy.

Termin składania ofert upływa z dniem 10 grudnia 1929, o godzinie 11-ej Otwarcie ofert odbędzie się o godz. 11½ w pokoju Nr. 431. Wraz z ofertą należy przedłożyć kwit na wpłacenie wadjum w wysokości 5 proc. wartości oferowanej ceny kupna, wpłaconego do Kasy Głównej jednej z Dyrekcji Kolei Państwowych. Niezłożenie przed dniem przetargu wadjum spowoduje odrzucenie oferty, chociażby zgłoszone ceny były konkurencyjne.

Oferta winna obowiązywać firmę conajmniej 6 tygodni od daty przetargu.

W razie cofnięcia oferty w czasie lub po otwarciu ofert, również w wypadku odmowy wykonania zawartej umowy, złożone wadjum lub kaucja przypada na dobro Skarbu Państwa.

Ofertę i załączniki należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem: „Oferta na sprzedaż przez D. O. K. P. Gdańsk starych materjałów (podać nazwę materjału na przetarg w dniu 10 grudnia 1929 r.“, włożyć do drugiej koperty nieprzejrzystej i obowiązkowo bez znaczka firmowego, zapieczętować i położyć napis: „Do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Oferta na przetarg rozpisany przez Wydział Zasobów na dzień 10 grudnia 1929 r.“ Oferta winna być wysłana listem poleconym lub złożona do skrzynki ofertowej, znajdującej się w przedsionku gmachu Dyrekcji w Gdańsku.

Bliższych szczegółów udziela oraz kwestjonarjusze, specyfikacje i warunki dostawy wydaje i wysyła Wydział Zasobów D. O. K. P. Gdańsk bezpośrednio lub pocztą po przesłaniu do Wydziału Zasobów znaczka stemplowego w wysokości 3 zł.

———

PRZETARG.

na dostawę podrozjezdnic i mostownic ogłosiła D. O. K. P. w Katowicach w „Monitorze Polskim“ nr. 254, z dnia 4. 11. r. b. i w „Gazecie Polskiej“ nr. 4, z dnia 2. 11. rb.

Termin składania ofert upływa z dniem 2 grudnia 1929, o godz. 12.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw. w Katowicach.

———

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w „Monitorze Polskim“ Nr. 266 z dn. 19. 11. br. przetarg publiczny na dostawę 247,5 ton żelaznych dźwigarów nitowanych, wyznaczony na dzień 7 grudnia 1929 r.

Dyrektor Kolei Państwowych w z. (—) Gruetzmacher.

OGŁOSZENIE.

Okręgowy Urząd Ziemski w Grudziądzu podaje niniejszem do wiadomości, że dnia 3 grudnia 1929 r. o godz. 12-tej w południe odbędzie się w maj. Lewinno, pow. Wejherowo, stacja kolejowa Wejherowo (odległość około 25 km.) wzgl. Luzino (odległość około 18 km.) sprzedaż drogą przetargu ustnego urządzenia gorzelni Lewinno na rozbiórkę — w całości lub częściowo.

Cena wywoławcza za całkowite urządzenie gorzelni wynosi 5.682 zł. Przy ewent. częściowej sprzedaaży cena poszczególnych maszyn podana zostanie przez urzędnika, przeprowadzającego licytację.

Reflektanci na nabycie urządzeń winni złożyć na ręce urzędnika, przeprowadzającego licytację, wadjum w wysokości 10 proc. ceny wywoławczej przed rozpoczęciem przetargu.

Sprzedaż nastąpi zasadniczo za gotówkę, przyczem należność winna być uregulowana w ciągu dni 7 od daty przetargu. Przy odpowiedniem zabezpieczeniu i uiszczeniu 25 proc., zadatku na kupno, reszta należności może być zakredytowana na przeciąg roku.

Koszty rozbiórki obciążają nabywcę.

Wydanie kupionych przedmiotów nastąpi po uiszczeniu należności wzgl. spisaniu odnośnej umowy.

Szczegółowe warunki ogłoszone będą w dniu przetargu.

Prezes Okręgowego Urzędu Ziemskiego.

———

Dyrekcja Dróg Wodnych w Toruniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 17 grudnia 1929 r.

PRZETARG.

na dostawę dwóch promów mieszkalnych dla robotników.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Dzienniku Urzędowym“ Województwa Pomorskiego z 15. 11. 29.

———

OGŁOSZENIE PRZETARGU OFERTOWEGO.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje przetarg publiczny na oddanie do nasiekiwania i odnawiania używanych pilników w ilości ca. 15,000 sztuk z całego okręgu Dyrekcji na rok 1930.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania, formularze ofertowe i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe i kosztorysowe nabywać począwszy od dnia 30 października 1929 r. w Wydziale Mechanicznym w pokoju Nr. 102 w wymienionej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w godzinach urzędowych od 8-ej do 15-ej.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, należy złożyć odpowiednio ostemplowane i zapieczętowane z napisem „Oferta na nasiekiwanie i odnawianie używanych pilników“ najpóźniej do dnia 2 grudnia 1929 r. do godziny 10-ej do skrzynki ofertowej w Dyrekcji. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 10.30 w pokoju Nr. 108.

Naczelnik Wydziału Mechanicznego (—) inż. Dąbrowski.

SPRZEDAŻ ODPADKÓW ŻELAZNYCH.

Komitet Budowy Mostu Drogowego na Wiśle w Toruniu ogłasza ofertowy przetarg publiczny na sprzedaż odpadków żelaznych (szmelcu, ścięte nity, śruby i t. p.) uzyskanych przy rozbiórce mostu w Opaleniu, w ilości około 120 ton.

Wymieniony szmelc oglądać można w Biurze Polowem Kierownictwa Budowy w Opaleniu.

W ofertach należy podać cyfrowo i pisemnie całkowitą sumę oferowaną na szmelc.

Oferenci winni złożyć wadjum w wysokości 5 proc. (pięć procent) od oferowanej sumy.

Oferty bez wadjum, nie będą rozpatrywane. Oferty w zapieczętowanych lakową pieczęcią kopertach, z napisem „Oferta na kupno odpadków żelaznych", należy nadsyłać do Komitetu Budowy Mostu w Toruniu, Piekary 35, do dnia 30 listopada 1929 r. do godz. 9-ej rano. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 30 listopada b. r. o godzinie 10-ej rano w lokalu Komitetu Budowy Mostu w Toruniu, Piekary 35, I piętro. Szczegółową specyfikację można otrzymać w Kierownictwie Budowy Mostu w Toruniu, ul. Piekary 35, II piętro.

Komitet Budowy Mostu zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, względnie unieważnienia przetargu.

SPRZEDAŻ RÓŻNYCH MATERJAŁÓW.

Komitet Likwidacyjny Państwowych Zakładów Graficznych Min. Skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimska 91) ogłasza na dzień 11 grudnia r. b. (środa) o godz. 17-ej przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż:
(plus-minus)

100 mtr. pasów skórzanych,
200 kg. gipsu,
400 kg. syropu kartoflanego,
60 kg. popiołu i odpadków od stopu metali,
350 kg. szmelcu ołowiu,
2000 kg. blachy żelaznej gr. od 3—8 mm.,
1400 kg. żelaza handlowego,
1400 kg. stali narzędziowej,
200 kg. gwoździ żelaznych różnych,
3400 kg. oleju gazowego,
272 kg. smoły gazowej,
2500 kg. masy do walców druk. używanej,
400 kg. szmelcu miedzi i mosiądzu,
300 kg. szmelcu cynku,
70 kg. drutu żelaznego od 0,5—3 mm. gr.
1200 kg. szt. haceli,
800 kg. stali sprawalnej,
300 kg. chemikaljów różnych.

Kramy, różne łączniki do rur gazowych, rury gazowe, rury kanalizacyjne, garnki kondensacyjne. Odpadki gumy, odpadki skóry i azbest.

Przedmioty wystawione na przetarg oglądać można w Składzie P.Z.G. Al. Jerozolimska 91.

Informacyj udziela Komitet Likwidacyjny, tel. 48-49, w godz. od 11-ej do 15-ej.

OGŁOSZENIE.

Okręgowa Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie podaje do wiadomości, że w dniu 10 grudnia 1929 r. nabędzie w drodze przetargu publicznego ofertowego około 100 ton różnych gwoździ z dostawą w ciągu 1930 roku.

Warunki przetargu oraz specyfikacje potrzebnych gwoździ są do przejrzenia w dziale zakupów Wydziału Zasobów Dyrekcji w Wilnie, przy ul. Słowackiego Nr. 2, (III piętro, pokój Nr. 38).

Informacje udziela się w godz. 12—14 dni urzędowych.

PRZETARG.

10-ty Dyon Samochodowy w Przemyślu sprzeda w drodze ustnego przetargu 13 samochodów osobowych, 1 sanitarny, pewną ilość gum w dobrym stanie i łomu gumowego.

Przetarg odbędzie się dnia 4. 12. 1929 r. o godzinie 9-tej w Dyonowym Zakładzie Samochodowym w Jarosławiu.

Tabor samochodowy, oraz gumy można oglądać codziennie w godzinach urzędowych, począwszy od dnia 22. 11. do 3. 12. br. z wyjątkiem niedziel.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku poszukuje kandydata na stanowisko Kierownika Oddziału Ogólnego.

Wymagane są ukończone uniwersyteckie studja prawne lub inżynieryjne (w dziale drogowym, budowlanym lub wodnym), posiadanie obywatelstwa Państwa Polskiego i conajmniej 5-letnia praktyka administracyjna lub sądowa.

Podania należy kierować pod adresem Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku z dołączeniem:

1) własnoręcznie napisanego życiorysu;
2) odpisu dyplomu;
3) odpisu metryki urodzenia;
4) zaświadczenia odbytej praktyki;
5) dowodu posiadania obywatelstwa Państwa Polskiego.

W podaniu należy powołać się na referencje osób znanych.

Wynagrodzenie stanowią pobory VI st. sł. u. p. z odpowiednim dodatkiem budowlanym.

Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie zwraca uwagę na rozpisany

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę podrozjezdnic i mostownic na rok 1930/31, który się odbędzie dnia 2 grudnia 1929.

Bliższe szczegóły podane są w „Monitorze Polskim" z dnia 16 XI. 1929 Nr. 264.

OGŁOSZENIE PRZETARGU

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę materjałów drzewnych sosnowych.

Podrozjezdnic normalnotorowych 316 doborów, podrozjezdnic wąskotorowych 63 dobory, mostownic normalnotorowych 45 mtr.³, mostownic wąskotorowych 147 mtr.³, podkładów wąskotorowych 130.000 szt.

Dostawa ma być zakończona 31 października 1930 roku. Oferty należy składać w Dyrekcji — Radom, Rynek Nr. 12 do godziny 12-tej dnia 2 grudnia 1929 r.

Oferta obowiązuje firmę w ciągu 2-ch miesięcy od dnia otwarcia ofert.

Szczegóły ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 263, z dnia 15 listopada 1929 roku.

Sprzedaż, dzierżawy, personel, zastępstwa.

Z powodu likwidacji **Spółki Akcyjnej „ARBOR"**, Przemysł Drzewny i Handel Materjałami Budowlanemi **w Kaliszu**

są do sprzedania dwie nieruchomości

1. **w Kaliszu przy ul. Kościuszki 24.** nieruchomość z budynkami i szopami przestrzeni 13.000 łokci;

2. **w Skalmierzycach:** nieruchomość: dom mieszkalny dwupiętrowy, budynek po dużym tartaku i duży budynek po mechanicznej stolarni, obszerna piwnica, budynek na składy, duża szopa i bocznica kolejowa, przestrzeń 1 hek. 50 ar.

Ponadto: 7973

Maszyna parowa na 80 koni, kocioł parowy 7,5 atm. kornwalijski dwu-płomieniskowy, oraz niektóre drobne maszyny po tartaku. Wiadomość:

Kalisz, ul. Kościuszki 24 Sp. Akc. „Arbor"

Motory, dynamo, wentylatory stale na składzie

Motory, dynamo-maszyny, wentylatory

7786

Kupno, sprzedaż, zamiana, reperacje, przewijanie panewki, kolektory najtaniej i dokładnie

ZAKŁAD ELEKTROMECHANICZNY

Warszawa, Krucza 22 - Tel. 204-55

— Warunki kupna i sprzedaży dogodne —

Motory od 1/4 do 20 KM. stale na składzie

Maszyna do grawerowania

fabr. Fr. Deckel, zupełnie nie używana,

Gryzarka uniwersalna

„Cincinatti" kompletna, w doskonałym stanie,

Różne gniotowniki 8147

o ∅ od 1 m. do 1 m 400 mm. **okazyjnie do sprzedania.** Wiadomość:

Biuro Techniczno-Handlowe, Józef Jarecki, Warszawa, Hoża 37.

Samochód

4-ro osobowy nowy system w dobrym stanie sprzedam

Zgłoszenia do admin. „Rynku Metalowego i Maszyn." pod nr. 8118

Motor Deutza 20 K. M.

na gaz ssany razem z gazownią w bardzo dobrym stanie w ruchu, z powodu elektryfikacji zakładu natychmiast do sprzedania na dogodnych warunkach.

Magistrat Ostrów Wlkp.

8113

Okazja!

Ze względów reorganizacyjnych sprzedam większą

partję pilników

rozm. **narzędzia rzemieślnicze, okucia budowlane** (antaby i oliwy mosiężne, zamki, zawiasy, narożniki itd.) **poniżej cen hurtowych.**

Jan Borys (dawniej Hempel)

Poznań, ul. Wielka 20. — Tel. 31-05

Skład żelaza i narzędzi 8149

Lanza lokomobilę

26/34/42 P. S., gater 850 i 450 mm., **motory Diesla** 5, 7, 15 i 25 P. S., **motor dla łodzi** 10 P. S. sprzeda

Epp, Görlich & Co., Stutthoff-Gdańsk 8145

Kompletne urządzenie

fabryki wierteł spiralnych

nadające się do produkcji szerokich rozmiarów i wytwarzania wszelkich wielkości od 1 do 8) m/m średnicy, jest tanio do sprzedania. Oferty uprasza się pod nr. 8135 do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" Poznań, ul. Wielka 10.

Na Łódź

8239

poszukuje przedstawicielstwa wprowadzony i solidny agent. Pierwszorzędne referencje

Adres: **S. Nowiński - Łódź, Piramowicza 2**

Inżynier

8178

fachowiec w dziedzinie fabrykacji rur żelaznych, (były kierownik oddziału walcowni rur w Zakładach Chaudoira w Ekaterinosławiu) poszukuje odpowiedniej posady. Oferty pod adresem: Warszawa, Nowogrodzka 4 m. 18 inż. A. S.

Przy wszelkich zamówieniach prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy".

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: $^1/_1$ str. 150 zł. ½ str. 80 zł. ¼ str. 45 zł. $^1/_8$ str. 25 zł. $^1/_{16}$ str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.